

# **MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI**

## INDICE

<b>INDICE</b>	<b>2</b>	
<b>Parte I</b>	<b>Aspetti generali</b>	<b>7</b>
<b>Misura 1.</b>	<b>Definizioni</b>	<b>7</b>
<b>Misura 2.</b>	<b>Ambito di applicazione</b>	<b>11</b>
<b>Misura 3.</b>	<b>Finalità</b>	<b>12</b>
<b>Misura 4.</b>	<b>Principi generali</b>	<b>12</b>
<b>Parte II</b>	<b>Modello A - Aeroporti con traffico superiore ad un milione di passeggeri</b>	<b>13</b>
<b>Misura 5.</b>	<b>Ambito di applicazione</b>	<b>13</b>
<b>Misura 6.</b>	<b>Procedura di revisione dei diritti aeroportuali</b>	<b>13</b>
6.1.	Finalità	13
6.2.	Attivazione della procedura di consultazione	13
6.3.	Notifica all'Autorità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali	14
6.4.	Consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali	14
6.4.1.	<i>Apertura e comunicazioni</i>	14
6.4.2.	<i>Audizioni pubbliche</i>	15
6.4.3.	<i>Eventuale sospensione della Procedura di consultazione</i>	16
<b>Misura 7.</b>	<b>Informativa da parte del gestore e dei vettori</b>	<b>17</b>
7.1.	Informativa da parte del gestore agli utenti	17
7.1.1.	<i>Documento di consultazione</i>	17
7.1.2.	<i>Previsioni di traffico</i>	19
7.1.3.	<i>Piano degli interventi</i>	20
7.1.4.	<i>Piano della Qualità e della tutela Ambientale</i>	21
7.2.	Documentazione informativa da parte del gestore all'Autorità	21
7.3.	Documentazione informativa da parte del vettore	23
<b>Misura 8.</b>	<b>Esito della consultazione</b>	<b>23</b>
8.1.	Conclusione della procedura di consultazione e successivi adempimenti	23
8.1.1.	<i>Conclusione della procedura di consultazione</i>	23
8.1.2.	<i>Intesa raggiunta</i>	24
8.1.3.	<i>Mancata intesa o mancato raggiungimento del quorum costitutivo</i>	24
8.1.4.	<i>Verifica dell'Autorità</i>	24
8.2.	Consultazione annuale degli utenti e monitoraggio di qualità, tutela ambientale e investimenti	25
8.2.1.	<i>Documento informativo annuale</i>	25
8.2.2.	<i>Audizione annuale degli utenti dell'aeroporto</i>	26
<b>Misura 9.</b>	<b>Attività di vigilanza</b>	<b>27</b>
9.1.	Principi generali	27
9.2.	Consultazione fra gestore aeroportuale e utenti dell'aeroporto	28
9.3.	Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali	28
9.3.1.	<i>Istanza di definizione della controversia</i>	28
9.3.2.	<i>Avvio del Procedimento di risoluzione della controversia</i>	29
9.3.3.	<i>Accesso agli atti</i>	29
9.3.4.	<i>Decisione provvisoria</i>	30
9.3.5.	<i>Decisione sulla controversia</i>	30

9.3.6. <i>Adempimenti del gestore</i>	30
<b>Misura 10. Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario</b>	<b>31</b>
10.1. Dinamica dei corrispettivi	31
10.1.1. <i>Impostazione generale</i>	31
10.1.2. <i>Dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base</i>	33
10.1.3. <i>Elasticità (<math>\eta</math>) dei costi operativi al variare del traffico (WLU)</i>	34
10.1.4. <i>Obiettivo di recupero di produttività da efficientamento</i>	34
10.1.5. <i>Profit Sharing</i>	35
10.2. Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel periodo tariffario	36
10.3. Aliquote di ammortamento	38
10.4. Indice di rivalutazione	39
10.5. Tasso di remunerazione del capitale investito	39
10.5.1. <i>Formula generale</i>	39
10.5.2. <i>Tasso di rendimento sul capitale proprio</i>	40
10.5.3. <i>Tasso di rendimento sul capitale di debito</i>	40
10.5.4. <i>Variabili del tasso di remunerazione del capitale investito</i>	40
10.5.5. <i>Variabili esogene</i>	41
10.5.6. <i>Variabili endogene</i>	41
10.5.7. <i>Tabella riepilogativa: prospetto di calcolo del WACC</i>	42
10.6. WACC incrementale	43
10.7. Stima delle discontinuità di costo	43
10.7.1. <i>Componente tariffaria k</i>	43
10.7.2. <i>Componente tariffaria v</i>	44
10.7.3. <i>Poste figurative</i>	44
10.8. Trattamento del margine commerciale	45
10.9. Proposta definitiva della dinamica tariffaria e monitoraggio annuale	46
10.10. Sostenibilità del rischio traffico	48
10.11. Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria: parametro $\epsilon$	48
10.11.1. <i>Aspetti generali</i>	48
10.11.2. <i>Indicatori di qualità</i>	49
10.11.3. <i>Indicatori di tutela ambientale</i>	49
10.11.4. <i>Impatto degli indicatori sui corrispettivi</i>	50
10.11.5. <i>Monitoraggio del parametro <math>\epsilon</math></i>	51
<b>Misura 11. Struttura tariffaria</b>	<b>52</b>
11.1. Sub-articolazioni di tariffa	52
11.2. Accorpamento di prodotti regolati	53
11.3. Basket e rimodulazione tariffaria	53
<b>Parte III Modello B - Aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri</b>	<b>54</b>
<b>Misura 12. Procedura di revisione dei diritti aeroportuali</b>	<b>54</b>
12.1. Ambito di applicazione	54
12.2. Procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali	54
12.2.1. <i>Finalità</i>	54
12.2.2. <i>Attivazione della procedura di consultazione</i>	54
12.2.3. <i>Notifica all'Autorità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali</i>	54
12.2.4. <i>Consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali</i>	54
<b>Misura 13. Informativa da parte del gestore</b>	<b>55</b>
13.1. Documentazione necessaria per l'avvio della procedura di consultazione	55

13.2.	Documentazione informativa da parte del gestore all'Autorità	56
<b>Misura 14. Esito della consultazione</b>		<b>57</b>
14.1.	Conclusione della procedura di consultazione	57
14.2.	Verifiche dell'Autorità	58
14.3.	Consultazione annuale degli utenti	58
14.3.1.	<i>Documento informativo annuale</i>	58
14.3.2.	<i>Consultazione annuale sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali</i>	59
<b>Misura 15. Attività di vigilanza</b>		<b>59</b>
15.1.	Principi generali	59
15.2.	Definizione delle controversie	59
15.2.1.	<i>Avvio del Procedimento di risoluzione della controversia</i>	60
15.2.2.	<i>Accesso agli Atti</i>	60
15.2.3.	<i>Decisione provvisoria</i>	61
15.2.4.	<i>Decisione sulla controversia</i>	61
15.2.5.	<i>Adempimenti del gestore</i>	61
<b>Misura 16. Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario</b>		<b>62</b>
16.1.	Benchmark europeo del livello dei diritti aeroportuali	62
16.2.	Confronto con aeroporti limitrofi del livello dei diritti aeroportuali	62
16.3.	Dinamica dei corrispettivi	62
16.4.	Prospetto di riconciliazione	63
16.5.	Proposta definitiva della dinamica tariffaria e monitoraggio annuale	64
<b>Misura 17. Struttura tariffaria</b>		<b>64</b>
17.1.	Sub-articolazioni di tariffa	64
17.2.	Accorpamento di prodotti regolati	64
<b>Parte IV Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali</b>		<b>65</b>
<b>Misura 18. Finalità dell'intervento</b>		<b>65</b>
<b>Misura 19. Reti aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti</b>		<b>65</b>
19.1.	Ambito di applicazione	65
19.2.	Procedura per l'istanza per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera Rete aeroportuale	65
19.3.	Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	65
19.4.	Informativa da parte del gestore e dei vettori	66
19.4.1.	<i>Principi generali</i>	66
19.4.2.	<i>Informativa da parte del gestore agli utenti</i>	66
19.4.3.	<i>Documentazione informativa da parte del vettore</i>	67
19.5.	Esito della consultazione	67
19.6.	Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	67
19.6.1.	<i>Principi generali</i>	67
19.6.2.	<i>Monitoraggio sugli investimenti</i>	67
19.6.3.	<i>Monitoraggio sulla qualità</i>	67
19.7.	Attività di vigilanza	67
<b>Misura 20. Reti aeroportuali: Costing</b>		<b>67</b>
20.1.	Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario	67
20.2.	Tasso di remunerazione del capitale investito	67

<b>Misura 21. Reti aeroportuali: Pricing</b>	<b>68</b>
21.1. I prodotti soggetti a regolazione tariffaria	68
21.2. Obiettivo di recupero della produttività da efficientamento	68
21.3. Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie della Rete aeroportuale	68
21.4. Modulazione tariffaria della Rete aeroportuale	68
21.5. Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore	70
21.6. Basket e modulazione tariffaria	70
<b>Misura 22. Reti aeroportuali: Monitoraggio e adeguamento annuale</b>	<b>70</b>
22.1. Monitoraggio e adeguamento annuale	70
<b>Misura 23. Sistemi aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti</b>	<b>70</b>
23.1. Ambito di applicazione	70
23.2. Istanza di applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente	70
23.3. Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	71
23.4. Informativa da parte del gestore e dei vettori	71
23.5. Esito della consultazione	71
23.6. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	71
23.7. Attività di vigilanza	71
<b>Misura 24. Sistemi aeroportuali: Costing</b>	<b>72</b>
24.1. <i>Costing</i>	72
<b>Misura 25. Sistemi aeroportuali: Pricing</b>	<b>72</b>
25.1. Pricing	72
<b>Misura 26. Sistemi aeroportuali: Monitoraggio e adeguamento annuale</b>	<b>72</b>
26.1. Monitoraggio e adeguamento annuale	72
<b>Parte V Contabilità regolatoria</b>	<b>73</b>
<b>Misura 27. Contabilità regolatoria e ulteriore documentazione</b>	<b>73</b>
27.1. Aspetti generali	73
27.2. Elenco dei documenti	73
27.2.1. <i>Principi generali</i>	73
27.2.2. <i>Schemi contabili</i>	74
27.2.3. <i>Metodologia e Rendicontazione di Contabilità regolatoria</i>	74
27.3. Criteri generali di ammissibilità dei costi	74
27.3.1. <i>Ammissibilità dei costi operativi (OpEx) all'Anno base</i>	75
27.3.2. <i>Ammissibilità dei costi di capitale (CapEx) all'Anno base</i>	76
27.4. Separazione contabile	76
27.5. Criteri di allocazione	77
27.6. Prestazioni erogate dal gestore aeroportuale	78
<b>Parte VI Incentivi all'attività volativa</b>	<b>79</b>
<b>Misura 28. Incentivi all'attività volativa</b>	<b>79</b>
<b>Parte VII Service Level Agreements (SLA)</b>	<b>81</b>
<b>Misura 29. Service Level Agreements (SLA)</b>	<b>81</b>
29.1. Principi e criteri di definizione	81

<b>Parte VIII</b>	<b>Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai Contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009</b>	<b>82</b>
<b>Misura 30.</b>	<b>Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai Contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009</b>	<b>82</b>
<b>Annesso 1.</b>	<b>Metodologia per la definizione degli obiettivi di potenziale recupero di produttività e dei coefficienti di elasticità</b>	<b>83</b>
<b>Annesso 2.</b>	<b>Schemi di costruzione e aggiornamento tariffario</b>	<b>86</b>
<b>Annesso 3.</b>	<b>Schemi contabili</b>	<b>87</b>
<b>Annesso 4.</b>	<b>Schemi contabili semplificati</b>	<b>88</b>
<b>Annesso 5.</b>	<b>Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per gli aeroporti di cui al Modello A</b>	<b>89</b>
<b>Annesso 6.</b>	<b>Modulo: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali – Trasmissione per gli aeroporti di cui al Modello A</b>	<b>90</b>
<b>Annesso 7.</b>	<b>Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per aeroporti di cui al Modello B</b>	<b>91</b>
<b>Annesso 8.</b>	<b>Modulo: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali – Trasmissione per aeroporti di cui al Modello B</b>	<b>92</b>
<b>Annesso 9.</b>	<b>Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Reti aeroportuali</b>	<b>93</b>
<b>Annesso 10.</b>	<b>Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali – Richiesta di autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente ex articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012</b>	<b>94</b>
<b>Annesso 11.</b>	<b>Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Sistemi aeroportuali</b>	<b>95</b>
<b>Annesso 12.</b>	<b>Modulo: Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà</b>	<b>96</b>
<b>Annesso 13.</b>	<b>Modulo: Istanza all'Autorità di risoluzione della controversia</b>	<b>97</b>
<b>Annesso 14.</b>	<b>Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione (ESEMPIO)</b>	<b>98</b>

## Parte I Aspetti generali

### Misura 1. Definizioni

Ai fini dell'applicazione del presente Atto di regolazione si intendono per:

1. **Airside:** la zona airside è rappresentata dall'area aeroportuale (piste e piazzali aeromobili, viabilità, parti di aerostazioni, edifici vari) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.
2. **Aeroporto:** qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali.
3. **Anno base:** l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il gestore aeroportuale sia in grado di predisporre i dati della Contabilità analitica certificata, salvo quanto previsto al paragrafo 10.1.
4. **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo tariffario, nel corso del quale il gestore provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione e alla presentazione all'utenza della proposta di revisione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dal gestore aeroportuale, salvo quanto previsto al paragrafo 10.1.
5. **Autorità di regolazione, Autorità o ART:** l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge del 22 dicembre 2011, n. 214.
6. **Autorità di vigilanza indipendente:** l'Autorità che, ai sensi dell'articolo 11 della Direttiva 2009/12/CE (di seguito: Direttiva) del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, deve essere istituita o designata dagli Stati Membri per assicurare la corretta applicazione della Direttiva. In Italia tali funzioni sono state attribuite all'Autorità di cui al punto 5.
7. **Attività o prodotti regolati (anche detti "Aviation" o aeroportuali):** prestazioni erogate dal gestore aeroportuale a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria per disposizione legislativa e/o regolamentare.
8. **Attività o prodotti non regolati (anche detti "non Aviation" o accessori):** prestazioni di natura commerciale non rientranti tra le attività regolate, fornite dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotte fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto in gestione, ai passeggeri o ad altri soggetti, per le quali sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture.
9. **Attività di incentivazione:** ogni beneficio economico riconosciuto, sotto qualsiasi forma, dal gestore aeroportuale a favore di un utente dell'aeroporto - sia direttamente sia indirettamente attraverso soggetti ad esso riconducibili, perché controllati direttamente o indirettamente dallo stesso utente, oppure in virtù di qualificati rapporti contrattuali - che siano finalizzati, tra l'altro, all'apertura di nuovi collegamenti, all'aumento del traffico volativo su rotte già attive, allo sviluppo dello scalo e/o del traffico aereo del gestore.
10. **Attività o prodotti non pertinenti:** ogni attività svolta dal gestore diversa dalle attività di cui alle definizioni 7, 8 e 9
11. **Aviazione commerciale:** qualsiasi operazione di un aeromobile che comporti il trasporto aereo di passeggeri, merci e posta effettuata dietro compenso. Rientrano, tra l'altro, in questa categoria i voli aerei di linea e *charter*.

12. **Aviazione generale:** traffico diverso dal trasporto aereo commerciale. Rientra in questa categoria, tra l'altro, l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati ed i servizi di lavoro aereo pubblicitari, aerofotografici e di rilevazione, spargimenti di sostanze, trasporti di carichi esterni al mezzo. Al fine dell'applicazione delle misure del presente Atto di regolazione rientra nella suddetta categoria anche l'attività di aerotaxi<sup>1</sup>.
13. **Bande orarie (slot):** il permesso ad atterrare e decollare in un aeroporto coordinato ad una specifica data e orario ed attiene alla possibilità di utilizzare l'intera gamma delle infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, ai sensi del Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità.
14. **Contratto di programma:** Atto previsto dall'articolo 704, comma 4, del Codice della navigazione, stipulato tra ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina, nell'ambito del rapporto concessorio, gli impegni che il gestore aeroportuale assume al fine di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio.
15. **Convenzione:** Atto stipulato tra ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivanti dall'affidamento in concessione al gestore aeroportuale della conduzione, manutenzione ed uso dei beni facenti parte del sedime aeroportuale.
16. Direttiva 2009/12/CE o **Direttiva:** Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali.
17. **Diritti aeroportuali:** prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto, per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione, al parcheggio degli aeromobili, alle operazioni relative ai passeggeri ed alle merci (articolo 2, punto 4, della Direttiva 2009/12/CE) nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (articolo 72, comma 1, lettera d, del decreto-legge del 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con legge del 24 marzo 2012, n. 27).
18. **ENAC o Ente:** Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, istituito con decreto legislativo del 25 luglio 1997, n. 250, e che, sotto l'indirizzo, la vigilanza ed il controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esercita le attività di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'Aviazione Civile.
19. **Gestore aeroportuale o gestore:** soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali affidano, insieme con altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire le infrastrutture aeroportuali o della Rete aeroportuale nonché di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti e nella Rete aeroportuale di interesse di cui alla Direttiva 2009/12/CE, articolo 2, punto 2.
20. **Coefficiente di recupero della produttività annuo  $\pi_t$ :** fattore percentuale di adeguamento (secondo la formula del *price cap*) della dinamica dei costi operativi ammessi, come risultante in esito alla procedura di consultazione (di seguito: Procedura).

---

<sup>1</sup> Al riguardo si richiama il chiarimento intervenuto con:

- la nota informativa NI-2014-003, emanata da ENAC il 25 giugno 2014, che recita: *"L'attività aerotaxi, pur essendo espressione di trasporto commerciale nel rapporto transattivo tra operatore aereo e cliente, ai fini del rapporto con le funzioni aeronautiche e con le infrastrutture di terra interagisce con le stesse modalità di un volo della c.d. Aviazione generale"*;
- il Regolamento per l'affidamento degli aeroporti demaniali per l'Aviazione generale, emanato da ENAC in data 22 dicembre 2016, che afferma *"A tal proposito si precisa che, ai fini del presente Regolamento, l'attività effettuabile su detti aeroporti comprende voli privati, di scuola, di lavoro aereo e business Aviation, inclusi i voli di aerotaxi, escludendo quindi ogni attività di trasporto commerciale di linea o charter"*.

21. **Landside:** la zona landside è rappresentata dall'area aeroportuale (viabilità, parti di aerostazioni) esterna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.
22. **Movimento:** decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile dà luogo a due movimenti.
23. **Passeggeri:** passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre in un collegamento internazionale dà luogo ad una sola unità di traffico nello scalo nazionale.
24. **Periodo tariffario o periodo regolatorio:** periodo di riferimento per la determinazione delle tariffe in esito alla procedura di revisione ai sensi del presente Atto di regolazione.
25. **Piano di sviluppo aeroportuale o Master Plan:** strumento di pianificazione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, di norma definito su un arco temporale di 10-15 anni, sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo, al fine di garantire il costante mantenimento dei livelli di sicurezza operativa e di qualità di servizio reso agli utenti.
26. **Piano degli interventi:** documento redatto dal gestore aeroportuale per il periodo di validità del Contratto di programma che include: (i) le previsioni di traffico; (ii) il Piano degli investimenti; (iii) il Piano economico e finanziario.
27. **Piano degli investimenti:** documento recante gli investimenti che il gestore aeroportuale si impegna a realizzare con la sottoscrizione del Contratto di programma afferenti ad un periodo tariffario nel rispetto della tempistica fissata – per fasi di progettazione, lavorazione e di entrata in esercizio dei singoli interventi – nel cronoprogramma presentato dal gestore stesso e approvato in linea tecnica dall'ENAC.
28. **Piano della qualità e della tutela ambientale:** piano degli indicatori di qualità e di tutela ambientale afferenti ad un periodo tariffario, approvato in linea tecnica dall'ENAC, per i quali il gestore si impegna a conseguire obiettivi di miglioramento.
29. **Poste figurative (PF):** componenti tariffarie figurative, di cui al paragrafo 10.7.3, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione aeroportuale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.
30. **Price cap:** metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica dei costi operativi (come definita al paragrafo 10.1.2), per ciascun anno del periodo tariffario, al quale si applica il coefficiente di recupero della produttività annuo  $\pi_t$ .
31. **Rete aeroportuale o Rete:** gruppo di aeroporti, designato come tale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in base alle Linee Guida di cui al decreto ministeriale del 26 novembre 2016, n. 401, affidato ad un unico gestore aeroportuale, che può essere autorizzato dall'Autorità di vigilanza ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare alla intera rete.
32. **Sedime aeroportuale:** con riferimento all'infrastruttura aeroportuale, insieme delle aree *airside* e delle aree aperte al pubblico *landside*, indipendentemente dal regime proprietario.
33. **Service Level Agreement (SLA):** accordo che individua il livello di servizio che deve essere fornito agli utenti dell'aeroporto dal gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, ai sensi dell'articolo 78 del d.l. 1/2012.
34. **Sistema aeroportuale:** gruppo di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'articolo 74 del d.l. 1/2012, in riferimento al quale l'Autorità di vigilanza può consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente, nel rispetto della normativa dell'Unione europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero

dell'Economia e delle finanze, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.

35. **Stagione IATA (International Air Transport Association):** periodo di riferimento per la programmazione del traffico aereo. Ogni anno, di norma, la stagione estiva (*summer season*) inizia con l'introduzione dell'ora legale nei paesi dell'Unione europea (ultima domenica di marzo), la stagione invernale (*winter season*) con il ripristino dell'ora solare (ultima domenica di ottobre).
36. **Unità di servizio:** parametro unitario di tariffazione specifico di ciascun corrispettivo regolato.
37. **Utente dell'aeroporto:** qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto.
38. **Valore di subentro:** valore determinato secondo le disposizioni dell'articolo 703 del Codice della Navigazione che, alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente.
39. **Work Load Unit o WLU:** unità di carico, corrispondente ad un passeggero (in arrivo o in partenza, esclusi i transiti diretti e inclusi gli *infant*) oppure a cento chilogrammi di merce o posta.

**Misura 2. Ambito di applicazione**

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, il presente Atto di regolazione dei diritti aeroportuali si applica agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, con specifiche misure tariffarie e distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, a seconda che:
  - a) abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in almeno uno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Parte II - Modello A);
  - b) abbiano registrato un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Parte III - Modello B);
  - c) abbiano costituito una Rete aeroportuale ai sensi dell'articolo 74, comma 1, del d.l. 1/2012, ovvero compongano un Sistema aeroportuale ai sensi del medesimo articolo 74, comma 3, (Parte IV - Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali).
2. Con specifico riferimento alla Parte II - Modello A, il Modello di regolazione dei diritti aeroportuali individua alcune specifiche misure regolatorie che trovano applicazione per gli aeroporti che, in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte per le quali il dato sia disponibile, non abbiano superato i 5 milioni di passeggeri annui (di seguito: aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui).
3. Ai fini della classificazione di cui al punto 1:
  - a) per il computo dei passeggeri trasportati, si fa riferimento al traffico consuntivo, in arrivo e partenza, incluso fra i dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V; ove non disponibili, si fa riferimento al traffico pubblicato sul sito istituzionale dell'ENAC o, in subordine, a quello pubblicato sul sito *web* delle associazioni di categoria;
  - b) fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.
4. Le misure di cui al presente Atto di regolazione non si applicano:
  - a) ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione europea, del 6 dicembre 2006;
  - b) ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato (A) al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità<sup>2</sup>;
  - c) ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006<sup>3</sup>.
5. Le misure di cui al presente Atto di regolazione si applicano alle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire dal 1° aprile 2023.
6. A partire dall'annualità successiva alla data di pubblicazione sul sito *web* dell'Autorità della delibera di approvazione del presente Atto di regolazione, ciascun gestore aeroportuale è soggetto agli obblighi

<sup>2</sup> Ai sensi dell'articolo 19 del d.lgs. 18/1999, "Nel caso in cui i servizi aeroportuali di assistenza a terra vengano forniti da un unico prestatore, le relative tariffe sono approvate dal Ministero dei trasporti e della navigazione, su proposta dell'ENAC".

<sup>3</sup> ENAC è l'Organismo responsabile dell'applicazione del regolamento (CE) n. 1107/2006 sui diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM), ai sensi di quanto previsto dal decreto ministeriale 24 luglio 2007 n. 107/T.

informativi di cui alla Parte V e Parte VI del presente Atto, indipendentemente dall'avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali ai sensi del medesimo Atto.

7. Per i gestori che sono tenuti alla redazione di un piano di risanamento, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, l'applicazione del presente Atto di regolazione è subordinata alla trasmissione da parte del gestore all'Autorità del predetto piano, ai fini delle valutazioni di competenza.

### **Misura 3. Finalità**

1. In attuazione di quanto disposto dalla Direttiva 2009/12/CE ed in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 37 del decreto-legge del 6 dicembre 2011, n. 201, il presente Atto persegue le seguenti finalità:
  - a) definizione degli aspetti fondamentali delle relazioni tra gestore e utenti, con riferimento al corretto funzionamento dei diritti aeroportuali ed alle condizioni di loro fissazione;
  - b) valorizzazione delle consultazioni periodiche tra gestore e utenti da tenersi almeno una volta all'anno, salvo quanto diversamente convenuto negli accordi pluriennali in essere fra il gestore e gli utenti;
  - c) predefinizione delle procedure di consultazione aventi connotazioni di garanzia quanto a trasparenza e a certezza della corretta rappresentazione e rilevazione delle differenti posizioni espresse dal gestore e dagli utenti aeroportuali.
2. Il presente Atto è predisposto al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti dei suddetti aeroporti rispondano ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012.

### **Misura 4. Principi generali**

1. I Modelli tariffari per la determinazione dei diritti aeroportuali sono caratterizzati:
  - a) dalla definizione di un periodo di regolazione di durata predefinita e non superiore a 5 anni, nei termini indicati al punto 24 della Misura 1;
  - b) dalla definizione della procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti e/o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, al loro ammontare e alla qualità del servizio fornito;
  - c) dalla distinzione delle attività, come illustrato nella Parte V;
  - d) dall'applicazione della metodologia del *price cap* alla dinamica dei costi operativi ammessi, come definito alla Misura 10;
  - e) dalla remunerazione del capitale investito netto, come definita alla Misura 10;
  - f) dalla previsione del sistema di Contabilità regolatoria e definizione degli obblighi di separazione contabile.
2. I principi e i criteri per la regolazione tariffaria delle Reti e dei Sistemi aeroportuali che adottano un sistema tariffario comune e trasparente, nonché le relative distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, sono illustrate nella Parte IV del presente Atto di regolazione.

**Parte II Modello A - Aeroporti con traffico superiore ad un milione di passeggeri****Misura 5. Ambito di applicazione**

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, il Modello A è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato in almeno uno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte per i quali il dato sia disponibile un traffico superiore a un milione di passeggeri annui.
2. Il presente Modello A individua, inoltre, alcune specifiche misure regolatorie che trovano applicazione per gli aeroporti che, per ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte per i quali il dato sia disponibile, non abbiano superato i 5 milioni di passeggeri annui.
3. Ai fini della classificazione di cui al punto 2, per il computo dei passeggeri trasportati, si fa riferimento al traffico consuntivo, in arrivo e partenza, ai dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V; ove non disponibili, si fa riferimento ai dati pubblicati sul sito istituzionale dell'ENAC o, in subordine, a quelli pubblicati sul sito *web* delle associazioni di categoria, relativi al totale commerciale.
4. Fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.

**Misura 6. Procedura di revisione dei diritti aeroportuali****6.1. Finalità**

1. Ciascun gestore aeroportuale è tenuto a garantire, ai sensi dell'articolo 76, comma 3, del d.l. 1/2012, lo svolgimento di una consultazione periodica degli utenti dell'aeroporto, in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di tali diritti ed alla qualità del servizio fornito. Tale consultazione va tenuta almeno una volta l'anno, dandone comunicazione, a mezzo PEC, all'Autorità.
2. Ai sensi dell'articolo 76, comma 2, del d.l. 1/2012, qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti è sottoposta all'obbligo di consultazione degli utenti dell'aeroporto, e pertanto è soggetta al procedimento definito dalle misure del presente Modello A.

**6.2. Attivazione della procedura di consultazione**

1. Fermo restando quanto previsto al punto 4, la procedura di consultazione in via ordinaria per la revisione dei diritti aeroportuali è avviata dal gestore aeroportuale nel corso dell'ultimo anno del periodo tariffario, assunto quale Anno ponte per il periodo tariffario successivo, e in ogni caso al più tardi 4 mesi prima della data prevista di applicazione del nuovo livello dei diritti.
2. La consultazione è svolta nel rispetto dei termini temporali fissati dal presente Modello A, coerenti con le procedure di seguito indicate.
3. L'Autorità provvede a vigilare sul rispetto delle misure contenute nel presente Modello A e, se del caso, a adottare i provvedimenti ritenuti adeguati al ripristino delle relazioni che devono intercorrere tra gestore ed utenti.
4. L'avvio della consultazione per la revisione del sistema dei diritti o del loro ammontare può essere promosso anche nel corso della vigenza del periodo tariffario:
  - a) dal gestore aeroportuale;

- b) da una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nelle ultime due stagioni IATA di cui siano disponibili i dati. In tal caso, la richiesta di avvio della consultazione, adeguatamente motivata e documentata, è inoltrata, a mezzo posta elettronica certificata (di seguito anche: PEC), al gestore aeroportuale per i seguiti di competenza, e all'Autorità.
5. L'Autorità può prescrivere l'attivazione della procedura di consultazione, per giustificati motivi, tra i quali rientrano, in particolare, i seguenti casi:
- a) mancata attivazione della procedura di consultazione entro il 31 dicembre 2024, per i gestori i cui diritti aeroportuali in vigore sono stati fissati senza il previo esperimento della procedura obbligatoria di consultazione degli utenti aeroportuali, prevista dagli articoli 76, commi 2 e 3, e 80, comma 1, lettera b), del decreto-legge n. 1/2012;
  - b) mancato avvio da parte del gestore della consultazione, a seguito della richiesta di una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, di cui al punto 4, lettera b).

---

#### **6.3. Notifica all'Autorità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali**

1. Il gestore aeroportuale che intenda sottoporre a consultazione una proposta di revisione dei diritti aeroportuali deve darne notifica, a mezzo PEC, all'Autorità, secondo il Modulo di cui all'Annesso 5, almeno 30 giorni prima della data – indicata nella stessa notifica – programmata per l'avvio della procedura di consultazione degli utenti.
2. Alla notifica, inviata all'indirizzo di posta elettronica certificata dell'Autorità, deve essere allegata copia integrale della documentazione predisposta dal gestore a supporto della citata proposta, in ottemperanza a quanto previsto alla Misura 7.
3. L'Autorità provvederà a dare pubblicità sul proprio sito *web* istituzionale della notifica ricevuta, ufficializzando in tal modo l'avvio della Procedura inerente all'aggiornamento dei diritti aeroportuali.
4. L'accordo eventualmente raggiunto tra gestore ed utenti in merito alla revisione di diritti aeroportuali è inefficace in caso di mancata notifica.

---

#### **6.4. Consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali**

##### **6.4.1. Apertura e comunicazioni**

1. A pubblicazione intervenuta della notifica sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, il gestore, alla data programmata, provvede ad aprire sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali, la procedura di consultazione degli utenti interessati, intendendosi per tali sia quelli già operativi sullo scalo sia quelli che, alla data di pubblicazione della notifica da parte dell'Autorità, abbiano già formalizzato attività volativa sull'aeroporto a partire dal primo anno del periodo tariffario oggetto di consultazione.
2. Il gestore provvede pertanto a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata, all'Autorità, agli utenti dell'aeroporto o ai rappresentanti e/o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto:
  - a) dell'apertura della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
  - b) delle modalità di accesso alla documentazione informativa che il gestore è tenuto a presentare a supporto della citata proposta, come dettagliato alla Misura 7; tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti in una sezione dedicata del sito *web* del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente, entro i 2 giorni lavorativi successivi al momento di detta registrazione;
  - c) delle modalità con le quali gli utenti possono chiedere chiarimenti e precisazioni nel periodo temporale intercorrente tra l'apertura della consultazione e lo svolgimento della prima audizione

- pubblica di cui al paragrafo 6.4.2;
- d) della data di svolgimento e degli orari programmati di inizio e conclusione della prima audizione degli utenti;
  - e) delle motivazioni afferenti alla revisione proposta;
  - f) del carattere annuale o pluriennale della revisione dei diritti aeroportuali. La proposta di revisione tariffaria potrà comunque riguardare al massimo un quinquennio.
3. La documentazione resa disponibile dal gestore riveste carattere di riservatezza, e non può essere oggetto di divulgazione da parte degli utenti dell'aeroporto.
  4. Al fine di ottimizzare lo svolgimento delle audizioni di cui al paragrafo 6.4.2, gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore e con almeno 5 giorni di anticipo rispetto alla data dell'audizione, possono presentare, a mezzo PEC, al gestore – e, per conoscenza, all'Autorità – osservazioni scritte e/o richieste di approfondimento su specifici temi.

#### **6.4.2. Audizioni pubbliche**

1. La prima audizione pubblica degli utenti è convocata dal gestore contestualmente all'apertura della consultazione, e non può avvenire prima di 30 giorni dalla data di messa a disposizione della documentazione informativa che il gestore è tenuto a presentare a supporto della proposta di revisione dei diritti aeroportuali.
2. Gli utenti possono partecipare alle audizioni, con diritto di voto, in forma singola o associata. La partecipazione in forma associata deve essere comunicata, a mezzo PEC, al gestore, o nelle modalità condivise tra questo e i legali rappresentanti, nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui al paragrafo 6.4.1. Al fine di garantire la più ampia partecipazione alle audizioni, gli utenti possono partecipare attraverso collegamento telematico.
3. Al fine di ricercare un'intesa sostanziale, il gestore può convocare audizioni pubbliche supplementari. La data di ciascuna delle audizioni supplementari è definita, comunicata e verbalizzata nell'audizione che la precede nonché comunicata agli utenti interessati di cui al paragrafo 6.4.1, con le stesse modalità della prima convocazione.
4. Fatti salvi diversi accordi fra le parti, l'eventuale audizione supplementare che comporti la rielaborazione della proposta tariffaria ovvero la presentazione di nuova documentazione non si tiene prima di 10 giorni dalla precedente; conseguentemente tale documentazione, ivi compresa l'eventuale proposta tariffaria rielaborata, deve pervenire alle parti interessate almeno 5 giorni prima dell'audizione medesima.
5. Per facilitare lo svolgimento della consultazione e la vigilanza dell'Autorità, le audizioni devono essere strutturate per la trattazione di tutte le tematiche, singolarmente considerate, affinché su ciascuna di esse gli utenti siano sollecitati ad esprimere in modo chiaro ed analitico le proprie eventuali e motivate osservazioni. Tra le tematiche da trattare nel corso delle audizioni, il gestore tiene conto delle osservazioni pervenute in applicazione di quanto previsto al paragrafo 6.4.1, punto 4.
6. Le audizioni sono aperte agli utenti dell'aeroporto ed alle relative associazioni, nonché ad altri soggetti portatori di specifici interessi in materia di gestione aeroportuale; tuttavia, il diritto di voto è riservato ai soli soggetti provvisti di delega scritta da parte del legale rappresentante dell'utente aeroportuale. Detta delega deve pervenire al gestore aeroportuale entro l'orario programmato di inizio dell'audizione, fatti salvi diversi accordi fra le parti.
7. Al fine di garantire la più ampia partecipazione e nell'ottica di considerare gli interessi di tutta l'utenza aeroportuale, nell'ambito della consultazione, il gestore deve assicurare l'adeguata partecipazione degli operatori dell'Aviazione generale.

8. Ai fini del conseguimento dell'intesa sulla proposta del gestore, la rappresentatività di ciascun utente è definita in base ai volumi di traffico registrati nelle ultime due stagioni IATA precedenti alla consultazione, escludendo dal computo gli utenti per i quali risulti, con evidenza documentale, per le stagioni IATA successive a quelle citate, la conclusione dell'operatività sullo scalo; la definizione è effettuata come quota percentuale delle WLU trasportate. Nel caso in cui un nuovo e diverso soggetto sia subentrato in quota parte delle bande orarie (*slot*) di un soggetto non più operante sullo scalo, al nuovo soggetto è conferita la corrispondente quota parte delle WLU del soggetto non più operante sullo scalo.
9. La quota necessaria di partecipanti affinché l'intesa sia ritenuta valida corrisponde al superamento del 15% delle WLU di cui al punto 8. Qualora tale soglia non venga raggiunta, il gestore provvede agli adempimenti di cui alla Misura 8, rappresentando il mancato raggiungimento del *quorum* costitutivo.
10. La quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale corrisponde al superamento del 50% delle WLU di cui al punto 8 rappresentate in audizione e provviste di apposita delega per l'esercizio del diritto di voto di cui al punto 6. Nel caso in cui un unico utente dell'aeroporto detenga una quota di WLU superiore al 50%, l'intesa si considera raggiunta con una quota pari a quella dell'utente maggiormente rappresentato, incrementata del 10% della quota residua degli utenti.
11. Il gestore provvede, nel corso dell'audizione, alla verbalizzazione delle posizioni espresse dagli utenti, nonché alla registrazione e conservazione della documentazione eventualmente da questi presentata a supporto delle posizioni espresse. I verbali riportano i nominativi degli utenti intervenuti e le loro firme, nonché le deleghe esercitate dai delegati in nome e per conto di singoli utenti.
12. I verbali di ciascuna audizione pubblica sono sottoscritti da tutti i partecipanti, ove possibile, entro la conclusione della seduta stessa, all'orario preventivamente comunicato dal gestore. In caso di motivata impossibilità, la sottoscrizione deve avvenire entro i successivi due giorni lavorativi anche per via telematica attraverso la compilazione e l'invio, a mezzo PEC, del modello riportato all'Annesso 12 (corredato di un documento di identità, nonché di copia del verbale stesso, sottoscritta individualmente, in ogni pagina), previo invio da parte del gestore, sempre a mezzo PEC, di copia del verbale (in formato non modificabile) a ciascuno degli utenti partecipanti. La mancata sottoscrizione entro tale termine dei verbali, da parte di un soggetto partecipante, è considerata implicita approvazione della posizione da questi espressa in audizione, come risultante dal relativo verbale. In caso di disaccordo sui contenuti dei verbali, fa fede la registrazione audio della seduta, che deve sempre essere effettuata a cura del gestore.
13. L'utente che non ha partecipato, o avendo partecipato non ha formulato osservazioni o espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la definizione della controversia avverso la proposta definitiva adottata dal gestore nel rispetto della Procedura prevista dal presente Modello A.

#### **6.4.3. Eventuale sospensione della Procedura di consultazione**

1. Ferma restando la necessità di garantire la tempestiva conclusione della Procedura, in casi particolari e per straordinarie e motivate esigenze, il gestore aeroportuale può rivolgere all'Autorità istanza di sospensione della stessa per una durata non superiore a 60 giorni.
2. L'Autorità valuta tali fattispecie, nel rispetto dei principi di economicità ed efficacia dell'azione amministrativa.
3. L'Autorità si riserva di disporre la chiusura della procedura di consultazione, ove, in caso di sospensione, il gestore non provveda alla sua riapertura entro il termine di cui al punto 1, ovvero nel caso in cui, nel corso del periodo di sospensione, il gestore provveda alla trasmissione all'Autorità della Contabilità regolatoria certificata di cui alla Parte V relativa all'Anno ponte.

**Misura 7. Informativa da parte del gestore e dei vettori****7.1. Informativa da parte del gestore agli utenti****7.1.1. Documento di consultazione**

1. Il gestore aeroportuale provvede a predisporre il *“Documento di consultazione”* (di seguito: Documento), redatto anche in lingua inglese, con il quale illustra la proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati ai sensi del presente Atto, nonché le tematiche di maggiore interesse per gli utenti volte a favorire il raggiungimento di un'intesa sulla proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare.
2. Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni:
  - a) durata del periodo tariffario, definita coerentemente con il Piano degli interventi e con il piano della qualità e della tutela ambientale approvati in linea tecnica dall'ENAC, e data presunta di sua entrata in vigore, tenendo conto della necessità di rendere pubblici i diritti ed i corrispettivi almeno 2 mesi prima della loro entrata in vigore, ai sensi dell'articolo 6.2 della Direttiva;
  - b) illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti;
  - c) listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione con a fronte la proposta di nuovi corrispettivi e la percentuale di variazione, da allegare anche su supporto informatico elaborabile;
  - d) dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il periodo tariffario, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al paragrafo 27.6 lettere i) e j), da allegare anche su supporto informatico elaborabile;
  - e) descrizione dell'applicazione data alla metodologia per il calcolo dei diritti aeroportuali prevista dal presente Modello, con evidenza dei principali parametri utilizzati;
  - f) illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 10.1.4. A tal fine il gestore richiede all'Autorità, almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione con gli utenti, il valore annuale di potenziale recupero di produttività  $\pi_t^*$  Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta;
  - g) illustrazione della proposta di soglia di sostenibilità del rischio traffico, con esplicitazione del parametro Y (espresso in punti percentuali riferiti alle unità di servizio maturate rispetto a quelle stimate *ex ante*), ai fini dell'applicazione del meccanismo di mitigazione del rischio traffico di cui al paragrafo 10.10;
  - h) esplicitazione del parametro Z (espresso in punti percentuali), ai fini dell'applicazione del meccanismo di *profit sharing* di cui al paragrafo 10.1.5;
  - i) criteri e le modalità di allocazione del costo - per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione - degli interventi inseriti nel Piano di cui al paragrafo 7.1.3;
  - j) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento dei prodotti regolati, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 11.2, avendo riguardo di fornire evidenza dei corrispettivi vigenti al momento dell'avvio della consultazione congiuntamente ai corrispettivi così come risultanti prima e dopo le eventuali proposte di semplificazione o accorpamento;
  - k) illustrazione delle eventuali proposte di *basket* tariffari, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 11.3, con evidenza: (i) delle motivazioni dei *basket*; (ii) dei criteri di rimodulazione delle tariffe dei singoli prodotti; (iii) dei corrispettivi unitari derivanti dall'applicazione del *basket*, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria;

- I) illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 11.1, avendo riguardo di fornire evidenza dei criteri adottati per la sotto-articolazione e dei corrispettivi vigenti al momento dell'avvio della consultazione congiuntamente ai corrispettivi così come risultanti prima e dopo le eventuali proposte di variazione di sotto-articolazione;
  - m) illustrazione degli oneri incrementali attesi nel periodo tariffario, in applicazione di disposizioni legislative e/o regolamentari;
  - n) illustrazione delle modalità di utilizzo di eventuali poste figurative, in applicazione delle misure di cui al paragrafo 10.7.3, con riferimento altresì alle eventuali poste figurative che il gestore intende trasferire ai periodi regolatori successivi e alla relativa percentuale rispetto ai costi operativi ammessi all'Anno base, ai sensi del punto 6, lettera a), del medesimo paragrafo;
  - o) illustrazione del trattamento del margine commerciale (MC) di cui al paragrafo 10.8.
3. Il gestore mette a disposizione degli utenti, unitamente al Documento, la seguente documentazione di supporto:
- a) elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione (v. riferimento all'Annesso 14);
  - b) quadro di sintesi della Contabilità regolatoria all'Anno base, su supporto informatico elaborabile, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi (i) di ogni singolo prodotto regolato – prima dell'applicazione delle eventuali proposte di accorpamento, *basket* e/o disaggregazione di servizi – nonché (ii) dei prodotti non regolati, (iii) dei prodotti non pertinenti e (iv) afferenti alle attività di incentivazione unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all'Aviazione generale, nel caso in cui siano presenti servizi o infrastrutture ad essa dedicati ovvero differenziazione tariffaria;
  - c) relazione illustrativa sulla gestione aeroportuale dei 5 anni precedenti l'Anno base, con evidenza delle eventuali variazioni intercorse nel perimetro delle attività, nonché dei seguenti dati:
    - i. evoluzione del traffico, basata su una classificazione coerente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti nella proposta tariffaria;
    - ii. evoluzione dei costi (operativi e di capitale) afferenti ai prodotti regolati;
    - iii. evoluzione dei ricavi afferenti ai prodotti regolati;
  - d) relazione illustrativa delle previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo tariffario, redatta secondo quanto previsto al paragrafo 7.1.2, corredata di una tabella riassuntiva delle unità di servizio previste per ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuno dei prodotti regolati, da allegare anche su supporto informatico elaborabile;
  - e) Piano degli interventi che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario, redatto secondo quanto previsto al paragrafo 7.1.3, con indicazione (i) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), (ii) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi e dalle eventuali innovazioni tecnologiche introdotte dal Piano, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza; (iii) dell'impatto del traffico atteso sull'utilizzo delle principali infrastrutture e dei relativi sottosistemi (es. *stand, gates, pontili, controlli di sicurezza, ecc.*); (iv) con riferimento agli importi relativi a ciascun intervento, dell'allocazione ai singoli prodotti regolati e all'insieme dei prodotti non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione, da allegare anche su supporto informatico elaborabile; (v) degli investimenti per i quali il gestore ha presentato istanza per la remunerazione incrementale ai sensi del paragrafo 10.6;
  - f) Piano della qualità e della tutela ambientale, redatto secondo quanto previsto al paragrafo 7.1.4, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi, da conseguire nel periodo tariffario;
  - g) relazione sulla capacità dell'impianto aeroportuale, nonché dei livelli operativi di servizio (LoS) delle principali infrastrutture ed installazioni aeroportuali, esistenti all'Anno base e previsti per il periodo tariffario, di cui si raccomanda la valutazione secondo la metodologia elaborata da IATA, in

- collaborazione con Airports Council International (ACI), e pubblicata nell'ultima edizione disponibile dell'Airport Development Reference Manual;
- h) informazioni di cui alla Parte VI, Misura 28, punto 4, relative alle attività di incentivazione;
  - i) per i periodi tariffari successivi al primo, documento di rendicontazione di fine periodo di cui al paragrafo 10.1.5;
  - j) dettaglio delle unità di traffico utili per la valutazione della rappresentatività in consultazione, trasportate nelle ultime due stagioni IATA precedenti alla stessa, disaggregate per singolo utente dell'aeroporto, su supporto informatico elaborabile;
  - k) la proposta di accordo sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*) di cui alla Parte VII.
4. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, le informazioni di cui ai punti 2 e 3 sono fornite all'utenza con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.
  5. Fermo restando quanto specificato nei paragrafi precedenti, il gestore trasmette la documentazione di cui ai punti 1, 2 e 3 anche in formato PDF/A.
  6. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui ai punti 1, 2 e 3 siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

#### **7.1.2. Previsioni di traffico**

1. Il gestore presenta agli utenti le previsioni di traffico elaborate per ciascuna annualità del periodo tariffario, oltre ai dati di preconsuntivo per l'Anno ponte, in forma disaggregata per categorie omogenee di traffico, coerentemente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti.
2. Le citate previsioni di traffico devono essere elaborate:
  - a) in coerenza con i dati di traffico considerati ai fini della pianificazione dello sviluppo aeroportuale;
  - b) tenendo conto delle più aggiornate tendenze evolutive espresse da Organismi di riferimento del settore (Eurocontrol, IATA, ecc.);
  - c) tenendo conto delle comunicazioni ricevute dagli utenti in applicazione di quanto previsto al paragrafo 7.3.
3. A supporto delle previsioni di traffico, il gestore produce una relazione illustrativa:
  - a) dell'utilizzo di fonti statistico/previsionali disponibili in studi pubblicati da Organismi di riferimento per il settore;
  - b) delle stime effettuate e dei modelli impiegati per l'elaborazione delle stesse, ove le fonti statistico previsionali di cui alla precedente lettera a) non risultino utilizzabili, evidenziandone la robustezza in termini di assunzioni e di replicabilità degli *output*;
  - c) delle motivazioni che giustifichino l'eventuale disallineamento rispetto alle tendenze evolutive di cui al punto 2, lettera a);
  - d) se esistenti, degli eventi di carattere eccezionale e non ripetitivo che determinino discontinuità della normale evoluzione del traffico aeroportuale.
4. Nell'ambito della consultazione annuale, il gestore presenta all'utenza, ad ENAC ed all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai precedenti punti. Detta eventualità è da correlare alla presenza di significative discontinuità rispetto a quanto previsto *ex ante*.
5. Con riferimento ai punti 2 e 3, nell'ambito delle attività di cui al paragrafo 8.1.4, l'Autorità verifica i contenuti della documentazione prodotta, con particolare riferimento alle motivazioni del disallineamento rispetto alle tendenze evolutive di cui al punto 2, lettera a) ed alla metodologia utilizzata per formulare le previsioni di traffico presentate dal gestore.

### 7.1.3. Piano degli interventi

1. Il gestore, ai fini della revisione dei diritti aeroportuali, con riferimento al periodo tariffario ed in coerenza con l'evoluzione attesa del traffico e di cui al paragrafo 7.1.2, sottopone agli utenti dell'aeroporto un'adeguata informativa concernente tutti i profili di cui si compone il *Piano degli interventi* (di seguito: Piano) predisposto secondo quanto previsto negli atti convenzionali con l'ENAC, al fine di consentire agli utenti medesimi, nel corso della consultazione, di esprimere le proprie osservazioni e controproposte, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 76, comma 4, del d.l. 1/2012.
2. La comunicazione delle informazioni contenute nel Piano è finalizzata altresì a rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e del processo di adeguamento delle installazioni nell'aeroporto, anche in termini di rapporto costi-benefici<sup>4</sup>.
3. Il Piano è orientato a promuovere, nell'interesse generale ed ai fini di un uso corretto delle risorse impegnate, un dimensionamento ottimale ed efficiente della capacità aeroportuale, nonché a facilitare l'accesso alle infrastrutture ed a favorire innovazioni tecnologiche volte anche ad ottimizzare le attività di servizio.
4. L'informativa sul Piano, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati dall'ENAC, facendo salve le prerogative dello stesso Ente riguardo ai suoi contenuti, assicura adeguata trasparenza almeno riguardo ai seguenti elementi:
  - a) descrizione delle singole opere programmate e dei relativi costi, in forma disaggregata per opere complesse, nonché dello stato capacitivo attuale e futuro delle infrastrutture aeroportuali, con separata evidenza degli interventi di manutenzione straordinaria;
  - b) cronoprogramma delle opere, la cui realizzazione ricade in detto periodo tariffario, riportante la scansione temporale delle diverse fasi riguardanti la progettazione, l'appalto, le lavorazioni, il collaudo e la data presunta di entrata in esercizio dell'opera finita;
  - c) indicazioni su qualsiasi finanziamento in conto esercizio o in conto capitale, erogato direttamente o indirettamente da soggetti pubblici, in relazione agli interventi contenuti nel Piano;
  - d) risultati attesi dagli interventi proposti, riguardo ai loro effetti sulla qualità dei servizi prestati all'utenza e sulla tutela dell'ambiente.
5. L'informativa sul Piano, nel dare evidenza del livello di utilizzo delle infrastrutture già raggiunto e dell'impatto degli interventi programmati sulla capacità futura dello scalo, tiene conto delle previsioni di traffico e della relativa articolazione e sviluppo per tipologia e direttori.
6. Affinché il Piano presentato in consultazione risulti, per quanto possibile, coerente con le aspettative espresse dagli utenti, anche in ordine alla funzionalità operativa e di servizio delle infrastrutture da realizzare o già in esercizio, sugli interventi pianificati, il gestore promuove il confronto periodico con gli utenti medesimi e con gli altri operatori presenti sullo scalo che svolgono attività a favore del trasporto aereo, su base almeno annuale, verbalizzando le relative posizioni, nonché prima che sia finalizzata la pianificazione generale dello sviluppo aeroportuale di medio periodo.
7. Nel rispetto di quanto previsto dal vigente quadro normativo, oltre che dei principi generali di trasparenza e non discriminazione, nell'elaborazione del Piano sono inoltre esaminate le possibili diversificazioni e personalizzazioni richieste e/o funzionalmente necessarie per specifici settori di traffico.
8. I costi sostenuti dal gestore per la realizzazione di interventi contenuti nel Piano al netto di qualsiasi finanziamento erogato da soggetti pubblici, nelle annualità del periodo tariffario, per la realizzazione degli interventi contenuti nel Piano, sono riconosciuti in tariffa con le modalità previste dal presente Modello alla Misura 10.

<sup>4</sup> Direttiva 2009/12/CE: 14° Considerando.

9. L'informativa sul Piano fornisce evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.

#### 7.1.4. **Piano della Qualità e della tutela Ambientale**

1. Il gestore è tenuto a presentare, ai fini della procedura di consultazione, il *Piano della qualità e della tutela ambientale*, predisposto secondo quanto previsto negli atti convenzionali con l'ENAC, al fine di consentire agli utenti dell'aeroporto, nel corso della consultazione, di esprimere le proprie osservazioni e controposte.
2. Il Piano di cui al punto 1, conforme ai criteri stabiliti dall'ENAC anche tenuto conto della Carta dei servizi e fatte salve le prerogative dell'Ente riguardo ai suoi contenuti, assicura adeguata trasparenza almeno riguardo ai seguenti elementi:
  - a) indicatori di qualità e tutela ambientale, relativi pesi, nonché obiettivi di miglioramento proposti dal gestore per il periodo tariffario, che lo stesso si impegna a rispettare;
  - b) aspetti qualitativi ed ambientali che hanno determinato la scelta dei singoli obiettivi;
  - c) descrizione delle misure e delle risorse da impiegare per raggiungere gli obiettivi, anche con riferimento alle scadenze annuali previste;
  - d) indicazione di eventuali investimenti in infrastrutture, installazioni in genere e tecnologie, previsti nel Piano degli interventi, strumentali al raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale illustrati nel Piano.

---

#### 7.2. **Documentazione informativa da parte del gestore all'Autorità**

1. Al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del presente Modello, il gestore, contestualmente all'invio della documentazione da sottoporre agli utenti, è tenuto ad inviare all'Autorità, su supporto informatico elaborabile, i dati e le informazioni di seguito elencati:
  - a) Contabilità regolatoria all'Anno base, redatta in conformità alle misure di cui alla Parte V, comprensiva di tutti i fogli di lavoro ivi previsti e di eventuali ulteriori fogli ad essi collegati, attivi nelle formule e con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
  - b) relazione accompagnatoria alla Contabilità regolatoria di cui alla lettera a), che fornisca, oltre all'evidenza della riconciliazione con il bilancio di esercizio, adeguata descrizione dei criteri fondamentali per la costruzione della Contabilità regolatoria, con le relative modalità di allocazione dei costi per i prodotti regolati, non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione;
  - c) fogli di lavoro, costruiti sulla base del format di cui all'Annesso 2, inerenti al processo di costruzione e valorizzazione del capitale investito netto (di seguito: CIN) all'Anno base, attivi nelle formule e che consentano la ricostruzione e la verifica delle procedure di calcolo di cui alla lettera f), con separata evidenza dei seguenti elementi:
    - i. elenco dei cespiti utilizzati nel processo produttivo, attivi all'Anno base, con indicazione del costo storico, al netto dei contributi pubblici, nonché del rispettivo valore netto contabile;
    - ii. serie storica del deflatore eventualmente utilizzato per la rivalutazione dei cespiti ammortizzabili attivi all'Anno base, come previsto dal presente Modello al paragrafo 10.4;
    - iii. aliquote impiegate per l'ammortamento delle varie categorie di cespiti, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 10.3, e valorizzazione del relativo fondo;
    - iv. evoluzione, nel periodo di riferimento, del CIN, come sopra individuato, e degli ammortamenti relativi alle immobilizzazioni materiali e immateriali;
    - v. lavorazioni in corso (di seguito: LIC) ammesse all'Anno base, con indicazione del rispettivo valore contabile e dell'evoluzione nel periodo di riferimento;
    - vi. saldo crediti/debiti all'Anno base, con evoluzione nel periodo di riferimento;

- vii. percentuali e criteri di allocazione del CIN alle singole attività aeroportuali, accessorie, di incentivazione e non pertinenti;
- d) fogli di lavoro, costruiti sulla base del format di cui all' Annesso 2, relativi ai costi stimati per gli interventi approvati in linea tecnica dall'ENAC (ammortamento e remunerazione del capitale investito), relativi alle opere che si prevede entrino in esercizio nel periodo tariffario, e/o a lavorazioni in corso nel medesimo periodo, completi di tabelle di riepilogo dei costi da considerare per la determinazione della componente tariffaria  $k$  come descritto al paragrafo 10.7.1, con la possibilità di ricostruire e verificare le procedure di calcolo;
- e) fogli di lavoro, costruiti sulla base del format di cui all' Annesso 2, relativi ai costi incrementali derivanti da disposizioni di legge o regolamentari emergenti nel periodo tariffario e tabelle di riepilogo per il calcolo della componente tariffaria  $v$  come descritto al paragrafo 10.7.2, che consentano la ricostruzione e la verifica delle procedure di calcolo di cui alla lettera f);
- f) fogli di lavoro, costruiti sulla base del format di cui all' Annesso 2, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo, per singolo prodotto regolato e per il totale dei prodotti regolati, inerenti alla dinamica nel periodo tariffario di riferimento, rispetto all'Anno base, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 10.1:
- i. dei costi operativi;
  - ii. dei costi di capitale;
  - iii. delle componenti tariffarie  $x$ ,  $k$  e  $v$ ;
- g) fogli di lavoro, costruiti sulla base del format di cui all' Annesso 2 relativi al calcolo delle sub-articolazioni dei singoli diritti/corrispettivi rispetto al valore unitario medio, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 11.1, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- h) in caso di applicazione di *basket* tariffari, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 11.3, tutte le informazioni necessarie a consentire le verifiche di impatto ivi previste, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo e simulazione;
- i) ogni altro elemento che concorra alla definizione del livello dei diritti e dei corrispettivi regolati (es. poste figurative, se proposte), con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- j) consistenza dell'organico all'Anno base, in termini di FTE (*full-time equivalent*), evidenziando il numero di unità impiegate a tempo determinato e quelle a tempo indeterminato, nonché adeguate informazioni su eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario;
- k) documenti di pianificazione economico-finanziaria sottoposti ad ENAC.
2. L'Autorità si riserva di richiedere informazioni addizionali al gestore, qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni.
3. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, le informazioni di cui al punto 1 sono fornite all'Autorità con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.
4. L'Annesso 2 riveste carattere di mero supporto per consentire all'Autorità di effettuare le verifiche di competenza con riferimento al rispetto del presente Atto di regolazione.
5. Fermo restando quanto specificato nei singoli paragrafi, il gestore trasmette la documentazione di cui al punto 1, anche in formato PDF/A.
6. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui al punto 1 siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

### 7.3. Documentazione informativa da parte del vettore

1. Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni IATA, *summer* e *winter*, gli utenti dell'aeroporto sono tenuti a comunicare al gestore aeroportuale, su sua richiesta scritta prima dell'avvio della procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni riguardanti:
  - a) le previsioni di traffico nel periodo tariffario;
  - b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della flotta aerea;
  - c) la pianificazione della propria attività nell'aeroporto nel periodo tariffario, in termini di esigenze e di sviluppo;
  - d) la segnalazione di eventuali carenze registrate relative alla capacità, funzionalità e dotazione degli impianti aeroportuali esistenti, ritenute incidenti in misura significativa sulla funzionalità complessiva dello scalo, sulla sicurezza operativa e sugli standard dei servizi erogati ai passeggeri, ai bagagli, agli aeromobili e alle merci;
  - e) eventuali proposte di differenziazione/articolazione dei corrispettivi regolamentati.
2. Le informazioni comunicate ai sensi del presente paragrafo sono trattate ai sensi della legislazione in materia di riservatezza commerciale ed industriale.

### Misura 8. Esito della consultazione

#### 8.1. Conclusione della procedura di consultazione e successivi adempimenti

##### 8.1.1. Conclusione della procedura di consultazione

1. In relazione agli impegni proposti dal gestore nel *Documento di consultazione* e nei suoi allegati, attraverso la Procedura, il gestore e gli utenti ricercano un accordo sulla revisione dei diritti aeroportuali e, tenuto conto delle competenze di ENAC, sui correlati livelli di qualità e tutela ambientale. È facoltà del gestore ricercare un accordo con gli utenti anche sulla posticipazione della data di entrata in vigore del nuovo livello dei diritti aeroportuali.
2. In ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 78, comma 3, del d.l. 1/2012, durante la stessa Procedura, il gestore e gli utenti ricercano un accordo sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*), che, sulla base della proposta di cui al paragrafo 7.1.1, punto 3, lettera k), in linea con i principi di cui alla Parte VII, individui il livello di servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, ai sensi dell'articolo 78 del d.l. 1/2012.
3. Entro il termine massimo di 80 giorni dall'avvio della Procedura, come stabilito dall'articolo 1, comma 11-bis, del decreto-legge del 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al paragrafo 27.6 lettere i) e j) – e la pubblica sul proprio sito *web*, dichiarando ufficialmente conclusa la Procedura e dandone contestuale comunicazione:
  - a) agli utenti dell'aeroporto;
  - b) per informativa, alle associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali.
4. Contestualmente, utilizzando il Modulo di cui all'Annesso 6, il gestore trasmette all'Autorità la citata proposta definitiva, completa di:
  - a) copia integrale dei verbali delle audizioni svolte e dei relativi allegati;
  - b) copia integrale della ulteriore documentazione prodotta da gestore ed utenti nel corso della

- Procedura;
- c) eventuale aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni su supporto informatico di cui al paragrafo 7.2.
5. Qualora in sede di consultazione non sia stata raggiunta la soglia di consenso necessaria per dichiarare il raggiungimento di un'intesa, il gestore è tenuto ad allegare, alla citata proposta, definitiva una relazione in cui motivi la proposta e argomenti le ragioni per cui ha ritenuto di non poter accogliere le eventuali posizioni espresse dagli utenti.

#### **8.1.2. Intesa raggiunta**

- 1. In caso di intesa tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, contestualmente alle comunicazioni di cui al paragrafo 8.1.1, il gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.

#### **8.1.3. Mancata intesa o mancato raggiungimento del quorum costitutivo**

- 1. In caso di mancata intesa tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, ovvero del mancato raggiungimento del *quorum* costitutivo di cui al punto 9 del paragrafo 6.4.2:
  - a) gli utenti che hanno preso parte alla consultazione possono rivolgersi alla Autorità presentando istanza di risoluzione della controversia, secondo tempi e modalità definiti alla Misura 9;
  - b) il gestore, al fine di provvedere alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio – fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE – deve attendere:
    - i. 20 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito *web* del gestore, ove non sia pervenuta all'Autorità (e, per conoscenza, al gestore stesso) alcuna istanza di definizione della controversia;
    - ii. 30 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito *web* del gestore, ove entro 20 giorni da tale data siano pervenute all'Autorità (e, per conoscenza, al gestore stesso) istanze di definizione della controversia, ma entro i successivi 10 giorni l'Autorità ne abbia dichiarato l'inammissibilità.

#### **8.1.4. Verifica dell'Autorità**

- 1. Entro 40 giorni dal ricevimento della proposta definitiva di cui al paragrafo 8.1.1, punto 4, l'Autorità:
  - a) istruisce il procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui al presente Modello, accertando altresì che la nuova formulazione tariffaria non sia ostativa ad un ottimale utilizzo della infrastruttura e della sua capacità, consenta un'adeguata tutela dei diritti dei passeggeri e non sia discriminatoria o restrittiva della concorrenza;
  - b) pubblica sul proprio sito *web* istituzionale e comunica al gestore gli esiti della suddetta verifica.
- 2. L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato all'applicazione da parte del gestore di eventuali correttivi, adeguatamente motivati, imposti dall'Autorità nell'interesse generale.
- 3. In relazione al potenziale impatto tariffario, a giudizio dell'Autorità, l'imposizione dei correttivi di cui al punto precedente può essere associata ad un obbligo di riapertura della consultazione tra gestore ed utenti, al fine di verificare l'intesa sulla proposta tariffaria conseguentemente emendata.

4. In attuazione dei correttivi eventualmente imposti dall'Autorità, il gestore, entro il termine stabilito dall'Autorità medesima, elabora una proposta tariffaria emendata e la trasmette, corredata, se del caso, dalla documentazione comprovante l'avvenuta riapertura della consultazione di cui al punto precedente.
5. Successivamente alla ricezione della proposta tariffaria emendata di cui al punto precedente, l'Autorità procede alla verifica dell'applicazione dei correttivi, pubblicandone l'esito sul proprio sito web.
6. Ove l'applicazione di detti correttivi incida sul livello dei diritti previsti per il periodo tariffario, il gestore dovrà provvedere alle necessarie modifiche ed ai conseguenti eventuali recuperi (di segno positivo o negativo) con le modalità definite dalla stessa Autorità o da questa rimesse alla determinazione delle parti.

---

## 8.2. Consultazione annuale degli utenti e monitoraggio di qualità, tutela ambientale e investimenti

### 8.2.1. Documento informativo annuale

1. Salvo differente intesa raggiunta in sede di consultazione, il gestore è tenuto a fornire annualmente agli utenti dell'aeroporto ed alle loro associazioni adeguate informazioni in ordine agli elementi che hanno concorso alla definizione della dinamica dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali del periodo tariffario in corso.
2. A partire dal primo anno del periodo tariffario, il gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web e a trasmettere, a mezzo PEC, all'Autorità e agli utenti, al più tardi 150 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente, il *Documento informativo annuale*, contenente le seguenti informazioni:
  - a) eventuale aggiornamento del cronoprogramma degli investimenti riconosciuti in tariffa, validato in linea tecnica da ENAC, per le annualità residue del periodo tariffario a partire dall'anno in corso;
  - b) eventuali interventi di carattere urgente e indifferibile che, non ancora riconosciuti in tariffa ma approvati in linea tecnica da ENAC, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso;
  - c) stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Piano degli interventi (con separata evidenza degli investimenti entrati in esercizio e delle lavorazioni in corso, il tutto distinto tra importi relativi ad attività aeroportuali, accessorie, di incentivazione e non pertinenti) e del relativo cronoprogramma, con dettaglio:
    - i. di quanto consuntivato e validato in linea tecnica da ENAC in ciascuna annualità a partire dall'Anno ponte e fino all'anno precedente a quello in corso;
    - ii. di quanto preconsuntivato dal gestore per l'annualità in corso, sulla base di almeno 6 mesi di dati a consuntivo;
    - iii. dell'eventuale aggiornamento, sulla base di quanto indicato alle lettere a) e b), di quanto previsto *ex ante* per le residue annualità del periodo regolatorio a partire dall'anno in corso.
  - d) aggiornamento del livello incrementale annuo dei costi di gestione, con riferimento (i) agli *asset* entrati in esercizio all'anno precedente a quello in corso, (ii) all'entrata in vigore al medesimo anno di sopravvenienze legislative e/o regolamentari previste *ex ante*, ovvero di ulteriori sopravvenienze, non previste *ex ante*;
  - e) aggiornamento o conferma delle componenti tariffarie annuali *k*, *v*, rispetto ai valori definiti in via previsionale per il periodo tariffario;
  - f) livello degli indicatori di qualità e tutela ambientale consuntivato nell'annualità precedente a quella in corso e accertato da ENAC, rispetto ai valori obiettivo inseriti nel *Piano della qualità e della tutela*

- ambientale* approvato da ENAC per la medesima annualità;
- g) preconsuntivo delle WLU e delle unità di servizio, coerentemente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti;
  - h) consuntivo delle WLU e delle unità di servizio dell'annualità precedente, coerentemente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti;
  - i) scostamento fra valore preconsuntivato dal gestore nel precedente *Documento informativo annuale*, e valore a consuntivo, con riferimento all'anno precedente a quello in corso, riguardo a:
    - i. stato di avanzamento degli investimenti riconosciuti in tariffa (come validato in linea tecnica da ENAC);
    - ii. costi di gestione riferibili agli *Asset* entrati in esercizio;
    - iii. costi di gestione riferibili all'entrata in vigore di sopravvenienze legislative e/o regolamentari previste *ex ante*, ovvero di ulteriori sopravvenienze, non previste *ex ante*;
  - j) valori aggiornati dei costi operativi di cui al paragrafo 10.1.2, punto 3, per effetto dell'aggiornamento dell'inflazione;
  - k) livello dei diritti calcolato per la successiva annualità;
  - l) illustrazione del trattamento del margine commerciale (MC) di cui al paragrafo 10.8;
  - m) data di convocazione degli utenti in Audizione.
3. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, le informazioni di cui al punto 2, ad eccezione di quelle di cui alla lettera k), sono fornite con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.
4. Le informazioni di cui al punto 2 sono rese disponibili all'Autorità, con le stesse tempistiche, sulla base del Modulo Annesso 2.
5. L'Annesso 2 riveste carattere di mero supporto per consentire all'Autorità di effettuare le verifiche di competenza con riferimento al rispetto del presente Atto di regolazione.
6. Fermo restando quanto specificato nei singoli paragrafi, il gestore trasmette la documentazione di cui al punto 1, anche in formato PDF/A.
7. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui al punto 1 siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.
8. Per l'ultimo anno del periodo tariffario, il *Documento informativo annuale* è trasmesso nei termini di cui al paragrafo 6.2.

### **8.2.2. Audizione annuale degli utenti dell'aeroporto**

1. Il gestore convoca una pubblica audizione degli utenti dell'aeroporto e delle loro associazioni, da tenersi non prima di 40 giorni dalla data della intervenuta pubblicazione del *Documento informativo annuale*, e di norma, tra il 10 settembre e il 30 ottobre.
2. Nel corso di tale audizione, il gestore provvede a dare informativa agli utenti degli esiti delle validazioni effettuate da ENAC, confermative o rettificative delle componenti tariffarie *k*, *v* ed *ε* già presenti nel *Documento informativo annuale*.
3. Qualora gli esiti delle validazioni ENAC non siano intervenuti con almeno 15 giorni di anticipo rispetto all'audizione annuale, si applica quanto previsto al paragrafo 10.9, punto 10.
4. Dell'audizione di cui al punto 1 è redatto, a cura del gestore, apposito verbale, che contiene altresì le valutazioni dello stesso in merito alle eventuali osservazioni scritte che ciascun utente aeroportuale può formulare entro i 5 giorni precedenti la data prevista per la seduta.

5. A chiusura dell'audizione, e comunque entro il 30 ottobre di ciascun anno, il gestore pubblica sul proprio sito *web* il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità, provvedendo inoltre alla trasmissione degli stessi, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.
6. Il gestore provvede inoltre a trasmettere all'Autorità, nonché agli utenti o associazioni che abbiano partecipato all'audizione o che abbiano fornito osservazioni scritte al *Documento informativo annuale*, i verbali dell'audizione medesima, gli esiti delle validazioni di ENAC sulle componenti tariffarie *k*, *v*, *ε*, dando evidenza degli eventuali correttivi apportati ai livelli tariffari precedentemente pubblicati.

## Misura 9. Attività di vigilanza

### 9.1. Principi generali

1. In base a quanto previsto all'articolo 71 del d.l. 1/2012, spetta all'Autorità l'esercizio delle funzioni di vigilanza indicate dalla Direttiva 2009/12/CE, incluse le procedure di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 11, paragrafi 6 e 7.
2. Specificamente, in applicazione dell'articolo 80 del d.l. 1/2012, l'Autorità controlla che nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, richiesti agli utenti aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dal gestore in regime di esclusiva negli aeroporti, siano applicati i principi di:
  - a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
  - b) consultazione degli utenti aeroportuali;
  - c) non discriminazione;
  - d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.
3. L'Autorità espletta inoltre i compiti di vigilanza che le sono attribuiti dall'articolo 37, comma 2 del d.l. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214/2011, come modificato dall'articolo 36 del d.l. 1/2012 convertito con legge n. 27/2012.
4. Nello svolgimento dei compiti di vigilanza, l'Autorità:
  - a) applica le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5, 6 dell'articolo 80 del d.l. 1/2012;
  - b) ordina la cessazione delle condotte che risultino in contrasto con i Modelli di regolazione adottati;
  - c) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle proprie funzioni;
  - d) valuta, secondo le modalità e i termini di cui agli articoli 6 e 11 della Direttiva 2009/12/CE, i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti dell'aeroporto, in ordine al rispetto dei livelli tariffari da parte dei gestori aeroportuali;
  - e) adotta i provvedimenti sanzionatori, previsti dall'articolo 37 del d.l. 201/2011, comma 3, lettera i).
5. Ai sensi dell'articolo 79, comma 3, del d.l. 1/2012, qualora il numero degli utenti che desiderano accedere ai servizi personalizzati dell'aeroporto, o a un terminale o una parte di terminale specializzato ecceda il numero di utenti che è possibile accogliere a causa di vincoli di capacità dell'aeroporto, il gestore trasmette all'Autorità per la successiva verifica i criteri di accesso, che devono essere pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

## 9.2. Consultazione fra gestore aeroportuale e utenti dell'aeroporto

1. L'Autorità individua nella consultazione diretta tra gestore aeroportuale ed utenti dell'aeroporto, nonché nelle audizioni convocate da parte dell'Autorità di gestori e di utenti, gli strumenti cardine ai fini di una appropriata definizione del sistema dei diritti aeroportuali e di miglioramento del livello di servizio reso, in coerenza con la programmazione dello sviluppo delle attività aeroportuali. In tale ambito, l'Autorità:
  - a) promuove la periodica consultazione tra gestore ed utenti, vigilando affinché questa avvenga almeno una volta all'anno, oltre che in coincidenza con la revisione dei diritti aeroportuali;
  - b) prescrive l'attivazione della procedura di consultazione, ove il gestore non vi provveda alle scadenze previste dal Modello A, o allorché esso non dia seguito ad istanze ulteriori, formulate dagli utenti dell'aeroporto per esigenze diverse e soprattutto, rispetto alle fattispecie considerate dal Modello A in via ordinaria.
2. La vigilanza può essere esercitata dall'Autorità anche attraverso la partecipazione diretta alla consultazione ovvero promuovendo la discussione su specifiche tematiche.
3. In particolare, l'Autorità verifica che, da parte dei gestori, sia data corretta applicazione ai principi e criteri fissati dal presente Modello A, con riferimento:
  - a) all'elaborazione dei prospetti di Contabilità analitica ed alla relativa certificazione;
  - b) al calcolo del livello iniziale dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, nonché alla loro dinamica nel corso del periodo tariffario;
  - c) a modalità e tempi di svolgimento della consultazione degli utenti, periodica ed annuale.
4. La procedura di consultazione può essere annullata dall'Autorità, ove nell'esercizio della sua vigilanza emergano:
  - a) significative trasgressioni alla Procedura definita dal presente Modello A;
  - b) grave non veridicità delle informazioni rese agli utenti e/o dagli utenti, rispetto ad evidenze documentali o informative esistenti, in particolare per quanto riferibile alla rendicontazione contabile presentata dal gestore e riferita all'Anno base del periodo tariffario.
5. L'Autorità vigila affinché l'intesa raggiunta tra gestore ed utenti all'esito della consultazione, sia per quanto attiene al livello dei diritti che con riguardo alle condizioni di accesso alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, sia rispettata dalle parti nel corso del periodo tariffario. Tale vigilanza è espletata anche attraverso le azioni di monitoraggio annuale, previste e disciplinate dal presente Atto di regolazione.
6. L'Autorità vigila altresì affinché nel corso del periodo tariffario sia data puntuale applicazione alle indicazioni e condizioni imposte dall'Autorità medesima con la propria decisione in esito alla procedura di risoluzione della controversia di cui al paragrafo 9.3, nonché ai correttivi di cui al paragrafo 8.1.4, punto 2.

## 9.3. Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali

### 9.3.1. Istanza di definizione della controversia

1. In caso di mancata intesa sulla proposta di revisione di diritti aeroportuali di cui al paragrafo 8.1.3 o di mancato raggiungimento del *quorum* costitutivo di cui al punto 9 del paragrafo 6.4.2, gli utenti possono rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito *web* del gestore, di cui al paragrafo 8.1.1 punto 3, presentando motivata e documentata istanza di definizione della controversia, a mezzo PEC, indirizzata per conoscenza anche alle controparti, secondo il Modulo in Annesso 13.

2. Nel caso di presentazione dell'istanza di cui al punto 1, il sistema o il livello dei diritti oggetto della proposta definitiva non ha efficacia fino a pronuncia dell'Autorità; laddove la decisione definitiva da parte dell'Autorità venga formalizzata dopo la data prevista per l'applicazione dei nuovi diritti, nelle more della medesima i diritti esigibili dal gestore resteranno quelli in vigore nel corso della consultazione.
3. A pena di inammissibilità, l'istanza deve:
  - a) contenere le informazioni e i documenti richiesti nel Modulo di cui all' Annesso 13;
  - b) essere presentata da un soggetto che abbia preso parte alla consultazione e che, in tale sede, abbia espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal gestore aeroportuale;
  - c) contenere le specifiche ragioni del dissenso all'accordo, per le quali viene richiesto l'intervento della Autorità.
4. L'Autorità dispone, entro 10 giorni dal ricevimento, l'archiviazione delle istanze inammissibili ai sensi dei punti che precedono, nonché di quelle manifestamente infondate in quanto prive dei presupposti di fatto e di diritto, o palesemente strumentali al rinvio dell'entrata in vigore del sistema o del livello dei diritti. Dell'eventuale archiviazione è data comunicazione al gestore ed alle parti ricorrenti.

#### **9.3.2. Avvio del Procedimento di risoluzione della controversia**

1. L'Autorità, verificata l'ammissibilità dell'istanza, entro 10 giorni dal ricevimento della stessa, comunica alle parti, a mezzo PEC, l'avvio del procedimento di risoluzione della controversia, all'interno del quale sarà conseguentemente assorbita la verifica di cui al paragrafo 8.1.4.
2. In tale avviso sono specificamente indicati:
  - a) la data di deposito dell'istanza;
  - b) l'oggetto della procedura;
  - c) l'ufficio in cui si può prendere visione degli atti;
  - d) il Responsabile del procedimento;
  - e) i termini entro cui le parti interessate possono produrre memorie e documentazione;
  - f) il termine di conclusione del procedimento, in accordo a quanto previsto all'articolo 11, paragrafo 7, della Direttiva 2009/12/CE.
3. Unitamente alla comunicazione di cui ai punti precedenti, l'Autorità trasmette alla controparte copia dell'istanza depositata, nonché degli allegati che non siano già nella sua disponibilità.
4. Se ne ravvisa la necessità, l'Autorità:
  - a) può richiedere alle parti di integrare le informazioni, mediante relazioni scritte su punti specifici ovvero ulteriori documenti, con esplicita avvertenza delle sanzioni previste in caso di mancata risposta o di comunicazioni non rispondenti al vero;
  - b) può convocare in audizione le parti, al fine di acquisire le rispettive posizioni ovvero ulteriori elementi utili per l'istruttoria del procedimento.

#### **9.3.3. Accesso agli atti**

1. I documenti depositati ovvero acquisiti nel corso del procedimento sono, di regola, accessibili dalle parti del procedimento.
2. La parte interessata, con apposita istanza, in cui devono essere esplicitate le specifiche ragioni di segretezza ovvero di riservatezza attinenti alla tutela della propria sfera giuridica, ha l'onere di chiedere, al momento del loro deposito ovvero, per quelli acquisiti d'ufficio, entro 5 giorni dalla comunicazione

dell'avviso del relativo provvedimento istruttorio, che alcuni documenti, in tutto o in parte, siano sottratti all'accesso.

3. L'Autorità, con provvedimento motivato, contempera le esigenze di trasparenza con quelle di segretezza e riservatezza, nel rispetto dell'esercizio del diritto di difesa.

#### **9.3.4. Decisione provvisoria**

1. Entro 4 settimane dalla data di ricevimento dell'istanza, l'Autorità adotta una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, a meno che entro lo stesso termine non possa essere adottata la decisione definitiva sulla controversia.
2. Nelle more dell'adozione della decisione provvisoria da parte dell'Autorità, e comunque fino alla data fissata per l'entrata in vigore dei nuovi diritti, i diritti esigibili dal gestore saranno quelli in vigore nel corso della consultazione.

#### **9.3.5. Decisione sulla controversia**

1. Il procedimento di risoluzione della controversia è definito con la decisione dell'Autorità entro il termine di 4 mesi, decorrenti dalla data di ricevimento dell'istanza. Per motivate esigenze istruttorie, il termine può essere prorogato di ulteriori 2 mesi.
2. La decisione dell'Autorità:
  - a) è motivata;
  - b) persegue gli obiettivi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 e all'articolo 37 del d.l. 201/2011;
  - c) è orientata al ripristino dell'allineamento del livello dei diritti o del sistema dei diritti ai principi e ai criteri alla base del presente Atto di regolazione ed alla rimozione di condizioni all'accesso ritenute dall'Autorità limitative o di ostacolo alla concorrenza ovvero discriminatorie per l'utenza;
  - d) include l'esito della verifica di cui al paragrafo 8.1.4.
3. Le decisioni adottate dall'Autorità e le relative motivazioni vengono notificate alle parti interessate e pubblicate sul sito *web* dell'Autorità stessa.
4. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al giudice amministrativo.

#### **9.3.6. Adempimenti del gestore**

1. Il gestore provvede, con data di entrata in vigore stabilita dall'Autorità, ad adeguare il livello dei diritti o il sistema dei diritti, tenendo conto della decisione di cui al paragrafo 9.3.5.
2. Il gestore pubblica sul proprio sito *web* il nuovo livello dei diritti, definito in coerenza con la decisione della Autorità, provvedendo ad attivare le azioni necessarie all'informativa che deve essere resa all'Autorità medesima nonché alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali e della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, della Direttiva 2009/12/CE.
3. La rideterminazione del livello dei diritti tiene conto dell'eventuale saldo (positivo o negativo) che, a partire dalla data di entrata in vigore di cui al punto 1 ed a valere sulla restante parte del periodo tariffario, deve essere recuperato o restituito dal gestore per l'allineamento dei ricavi ai costi ammessi.
4. Il citato saldo è determinato dalla differenza tra:
  - a) i ricavi già maturati, come risultanti dall'applicazione, al traffico effettivo, del livello provvisorio dei diritti nel periodo intercorrente fra: (i) la data individuata dal gestore per l'entrata in vigore del nuovo livello dei diritti in esito all'originaria consultazione con gli utenti, e (ii) la data di cui al punto

- 1;
- b) i ricavi effettivamente spettanti, come risultanti dall'applicazione, al medesimo traffico ed al medesimo periodo, del livello dei diritti conseguenti alla decisione dell'Autorità di cui al paragrafo 9.3.5.
5. Il saldo così definito è maggiorato di un tasso di interesse coerente con quanto determinato dall'Autorità ai fini della remunerazione del costo del capitale di debito per il settore dei prodotti regolati, a fronte del ritardato incasso delle somme spettanti e non percepite (a favore del gestore aeroportuale) o dei tempi di giacenza di somme percepite e non dovute (a favore degli utenti dell'aeroporto).
6. Il gestore fornisce agli utenti dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del paragrafo 8.2, e nell'ambito del *Documento informativo annuale*, un'ampia e documentata informazione riguardo alle modalità di recupero o restituzione del saldo come sopra definito.

## **Misura 10. Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario**

### **10.1. Dinamica dei corrispettivi**

1. La dinamica dei corrispettivi è effettuata dal gestore a partire dai costi ammessi all'Anno base (OpEx e CapEx). Qualora l'Anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria aeroportuale, ai fini della dinamica dei costi operativi e della determinazione delle componenti tariffarie  $k$  e  $v$ :
  - a) in caso di dichiarazione di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti, il gestore prende a riferimento come Anno base l'esercizio precedente a quello dell'annualità caratterizzata dallo stato d'emergenza;
  - b) in caso di eventi eccezionali, tali da rendere l'Anno base non rappresentativo di normali condizioni operative della infrastruttura aeroportuale, il gestore, sulla base di documentata e puntuale motivazione, apporta le rettifiche alla Contabilità regolatoria ritenute necessarie e certificate da società di revisione contabile. In tal caso, è facoltà dell'Autorità valutare le suddette rettifiche e imporre i correttivi necessari ai sensi del paragrafo 8.4.1, tra cui, in subordine, l'utilizzo come Anno base dell'esercizio precedente a quello non rappresentativo.
2. Nel caso di adozione di un Anno base precedente ad una annualità caratterizzata da stato di emergenza o non rappresentativa, di cui al punto 1, ai fini della costruzione tariffaria sono prese in considerazione più annualità ponte.
3. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, la dinamica dei corrispettivi è definita con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.

#### **10.1.1. Impostazione generale**

1. Individuati i costi ammessi all'Anno base (OpEx e CapEx), per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione, esistenti all'Anno base, la loro evoluzione nel periodo tariffario è determinata:
  - a) per quanto riguarda gli OpEx, dal trascinamento, nel periodo tariffario, dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'Anno ponte, per singolo prodotto regolato, in relazione (i) all'inflazione programmata, (ii) alla variazione dei volumi di traffico, (iii) al coefficiente di elasticità dei costi al variare del traffico (iv) all'obiettivo di efficientamento, tutti calcolati *ex ante* e per singolo prodotto, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
  - b) per quanto attiene ai CapEx:
    - i. dai costi annuali per quote di ammortamento, definite *ex ante* in relazione all'evoluzione,

- nel periodo tariffario, delle immobilizzazioni ammesse all'Anno base in relazione al loro periodo di ammortamento, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
- ii. dalla remunerazione annua determinata con l'applicazione del relativo tasso (di seguito: WACC) sul capitale investito netto residuo, risultante al termine dell'annualità immediatamente precedente, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
- c) dalle discontinuità di costo che maturano nel corso del periodo tariffario per il singolo prodotto, non rapportabili in via diretta ed immediata alla crescita del traffico, e che, stimate all'Anno base, sono attribuite ai prodotti regolati in corso di periodo, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi.
2. Definito dunque il corrispettivo unitario all'Anno base del singolo prodotto *j-esimo* (pari al rapporto fra i costi totali ammessi e le rispettive unità di servizio), e definita l'evoluzione nel periodo dei costi operativi e di capitale ammessi, la dinamica dei corrispettivi è definita nel periodo tariffario, di durata massima di 5 anni, con l'applicazione della seguente formula:

$$c_{t,j} \leq (x_{t,j} + k_{t,j} + v_{t,j}) \cdot (1+\varepsilon_t) - MC_{t,j} + PF_{t,j} + B_{t,j}$$

dove:

- $t$  è l'annualità rispetto alla quale si sta calcolando il corrispettivo;
- $c_{t,j}$  rappresenta il corrispettivo unitario riconosciuto per unità di traffico per il servizio *j* nell'anno *t*;
- $x_{t,j}$  è la componente tariffaria, per unità di servizio del prodotto *j*, determinata per ogni anno *t* come rapporto tra:
- il livello all'anno *t* dei costi operativi e di capitale, di cui al punto 1, lettere a) e b), derivanti dallo sviluppo dei costi ammessi all'Anno base;
  - i volumi di traffico programmati per il medesimo anno *t*;
- $k_{t,j}$  è la componente tariffaria, per unità di servizio del prodotto *j*, determinata per ogni anno *t* come rapporto tra:
- il livello all'anno *t* dei costi operativi e di capitale incrementali rispetto all'Anno base, di cui al paragrafo 10.7.1, relativi ai nuovi investimenti contenuti nel piano degli interventi e programmati nelle precedenti annualità del periodo tariffario e all'Anno ponte;
  - i volumi di traffico programmati per il medesimo anno *t*;
- $v_{t,j}$  è la componente tariffaria, per unità di servizio del prodotto *j*, determinata per ogni anno *t*, come rapporto tra:
- il livello all'anno *t* dei costi operativi incrementali rispetto all'Anno base, di cui al paragrafo 10.7.2, relativi all'entrata in vigore di nuove disposizioni legislative e/o regolamentari, programmati nelle precedenti annualità del periodo tariffario e all'Anno ponte;
  - i volumi di traffico programmati per il medesimo anno *t*;
- $\varepsilon_t$  è il parametro percentuale che, nel monitoraggio annuale di cui al paragrafo 10.9, tiene conto del superamento o del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale, come stabiliti per ciascuna annualità *t* del periodo; nella formulazione tariffaria *ex ante*, tale parametro assume valore pari a 0;
- $MC_{t,j}$  è la componente tariffaria, per unità di servizio del prodotto *j*, definita per ogni anno *t* del periodo regolatorio in ragione dell'eventuale detrazione dai corrispettivi del margine commerciale (MC) di cui al paragrafo 10.8;
- $PF_{t,j}$  è la componente tariffaria, per unità di servizio del prodotto *j*, definita per ogni anno *t* del periodo regolatorio in ragione dell'eventuale introduzione delle poste figurative, di cui al paragrafo 10.7.3;

$B_{t,j}$  è la componente tariffaria, per unità di servizio del prodotto  $j$ , definita per ogni anno  $t$  del periodo regolatorio in ragione dell'eventuale introduzione dei *basket* tariffari, di cui al paragrafo 11.3.

#### 10.1.2. Dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base

1. In applicazione dei principi e dei criteri fissati dal presente Modello, il gestore provvede a calcolare *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo tariffario, la variazione dei costi operativi relativa al singolo prodotto regolato, definita, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'Anno ponte in termini di inflazione e dell'elasticità al variare del traffico<sup>5</sup> in ragione:
  - a) della variazione attesa del traffico ( $\Delta T_{t+1}$ ), in termini di WLU, tra l'anno in considerazione e l'anno precedente;
  - b) dell'elasticità ( $\eta$ ) dei costi operativi al variare del traffico (WLU);
  - c) del coefficiente di recupero di produttività annuo ( $\pi_{t+1}$ ) ottenuto in esito alla consultazione per la specifica annualità del periodo tariffario (v. anche paragrafo 10.1.4);
  - d) del tasso di inflazione programmata ( $P_{t+1}$ ) risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario – dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile (di seguito: DEF). Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, il gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.

Il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi avrà pertanto il seguente profilo:

$$C_{t+1,j} = C_{t,j} \cdot (1 + \Delta T_{t+1} \cdot \eta) \cdot (1 + P_{t+1} - \pi_{t+1})$$

dove  $C_{t+1,j}$  e  $C_{t,j}$  rappresentano i livelli dei costi operativi ammessi per il servizio  $j$ , rispettivamente, per l'anno  $t+1$  e per l'anno  $t$ .

Il meccanismo appena descritto non si applica per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base, ai cui fini il gestore deve – come sopra indicato – fare ricorso al tasso di inflazione programmato per tale annualità quale rilevabile dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile nonché all'elasticità del costo operativo al variare del traffico (WLU).

2. In caso di adozione dell'Anno base precedente all'annualità caratterizzata da stato di emergenza o non rappresentativa, di cui ai paragrafi 10.1, punto 1, lettera a), e 10.1, punto 1, lettera b), la dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'anno  $AB+n$  per il singolo prodotto regolato  $j$  è definita sulla base dei costi ammessi all'Anno base  $AB$ , sviluppati nel corso del periodo tariffario facendo riferimento alla variazione cumulata del traffico rispetto all'Anno base e alle variazioni di inflazione e di efficientamento annue rispetto all'Anno base secondo la seguente formula:

$$C_{AB+n,j} = C_{AB,j} \cdot (1 + \Delta T_{AB+n} \cdot \eta) \cdot \prod_{t=AB+1}^{AB+n} (1 + P_t - \pi_t)$$

dove:

$C_{AB+n,j}$  rappresenta i costi operativi ammessi all'anno  $AB+n$  per il servizio  $j$ ;

<sup>5</sup> L'aggiornamento all'Anno ponte ( $C_{AP}$ ) dei costi operativi ammessi all'Anno base ( $C_{AB}$ ), è calcolato come segue:

$$C_{AP} = C_{AB} * (1 + P_{AP}) * (1 + \Delta T_{AP} * \eta)$$

dove:

- $P_{AP}$  è il tasso di inflazione programmata per l'Anno ponte risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- $\Delta T_{AP}$  è la variazione di traffico prevista tra l'Anno base e l'Anno ponte.

$C_{AB,j}$  rappresenta i costi operativi ammessi all'Anno base per il servizio  $j$ ;

$\Delta T_{AB+n}$  rappresenta la variazione percentuale del traffico nell'anno  $AB+n$  rispetto all'Anno base:

$$\Delta T_{AB+n} = \frac{T_{AB+n}}{\Delta T_{AB}} - 1$$

$P_t$  rappresenta il tasso di inflazione programmata risultante per l'annualità  $t$  dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;

$\pi_t$  rappresenta il coefficiente di recupero di produttività su base annua, previsto all'anno  $t$ , pari a zero per le annualità ponte.

3. In sede di monitoraggio annuale di cui al paragrafo 10.9, il tasso di inflazione programmata viene aggiornato annualmente sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.
4. Le variazioni annue del canone di concessione aeroportuale e del canone di concessione dei servizi di sicurezza sono definite, per ciascuna annualità del periodo tariffario, in base alle metodologie di calcolo previste, rispettivamente, dal decreto inter-dirigenziale del 30 giugno 2003 e ss.mm.ii. e dal decreto del Ministero dei Trasporti del 13 luglio 2005. Il gestore provvede tuttavia a sostituire nel calcolo ai volumi di traffico (WLU) consuntivati, cui fanno riferimento i suddetti decreti, i volumi di traffico (WLU) previsti dal *Documento di consultazione* per ciascuna annualità del periodo tariffario.
5. I corrispettivi regolati definiti in base al presente Modello includono tra i costi ammessi il 100% del canone di concessione aeroportuale, anziché la quota ridotta ex articolo 11 *decies* della legge n. 248/2005.

#### 10.1.3. Elasticità ( $\eta$ ) dei costi operativi al variare del traffico (WLU)

1. L'Autorità stabilisce il valore, costante nel periodo tariffario, del coefficiente di elasticità dei costi operativi al variare del traffico (espresso in WLU) secondo la metodologia di cui all'Annesso 1.
2. A seguito dell'applicazione di tale metodologia, il coefficiente di elasticità è stabilito nella misura di 0,3.
3. Ove all'Anno base sia in atto o sia prevedibile per l'Anno ponte e/o per determinate annualità del periodo regolatorio, sulla base di analitiche e documentate motivazioni, un *trend* negativo del traffico, a livello di Sistema o di singolo scalo, riassorbibile nel breve periodo, l'elasticità definita *ex ante* in via programmatica per tali annualità sarà posta uguale a zero, in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati. Ne deriva che per tali annualità i costi operativi ammessi saranno quelli dell'annualità precedente, aggiornati tramite l'applicazione dell'inflazione programmata e del coefficiente di efficientamento. Il *trend* negativo si intende riassorbibile nel breve periodo quando lo stesso afferisce ad eventi i cui effetti si esauriscono in meno di 12 mesi, eventualmente riferibili anche a 2 anni solari consecutivi. Alla prima annualità di recupero del traffico, il coefficiente di elasticità sarà applicato alla variazione delle WLU rispetto all'annualità antecedente a detto *trend* negativo.

#### 10.1.4. Obiettivo di recupero di produttività da efficientamento

1. Il coefficiente di recupero di produttività annuo ( $\pi_t$ ) è il valore annuale di potenziale recupero di produttività del gestore, relativo a ciascuna annualità del periodo tariffario, come risultante in esito alla procedura di consultazione.
2. Detto valore ( $\pi_t$ ) è compreso all'interno del seguente intervallo:

$$(0,3 * \pi_t^*) \leq \pi_t \leq (\pi_t^*)$$

dove  $\pi_t^*$  è il valore annuale di potenziale recupero di produttività calcolato per ciascun gestore secondo la metodologia di cui all'Annesso 1.

3. Nel caso in cui  $0,3 * \pi_t^*$  è maggiore di  $\pi_{0,1,t}^*$  (valore annuale di potenziale recupero di produttività riferito al decimo percentile), il limite inferiore della formula è da assumersi pari a  $\pi_{0,1,t}^*$ .
4. Nel caso in cui  $\pi_t^*$  è maggiore di  $\pi_{0,9,t}^*$  (valore annuale di potenziale recupero di produttività riferito al novantesimo percentile), il limite superiore della formula è da assumersi pari a  $\pi_{0,9,t}^*$ .
5. Il valore annuale di potenziale recupero di produttività  $\pi_t^*$  è reso disponibile su richiesta del singolo gestore e secondo le modalità e le tempistiche di cui al paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f), al fine di essere dallo stesso utilizzato per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione.
6. Con esclusivo riferimento agli aeroporti che non hanno registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, non trova applicazione quanto previsto ai punti 2 e 5, e il parametro  $\pi_t$  è definito dal gestore aeroportuale in esito alla consultazione con gli utenti dell'aeroporto. Detto parametro  $\pi_t$  dovrà essere superiore a zero.
7. Ai fini dell'applicazione di quanto previsto al punto 6 non si considera il volume di traffico conseguito nelle annualità interessate da dichiarazioni di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti.

#### 10.1.5. Profit Sharing

1. A partire dal secondo periodo tariffario, il gestore predisporrà la proposta di revisione tariffaria in modo che i costi operativi del nuovo Anno base (che corrisponde al penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione) possano essere incrementati, nel limite massimo dello 2% concordato nella consultazione relativa al periodo tariffario precedente, per tenere conto, in quota parte, dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal gestore rispetto agli obiettivi che erano stati fissati *ex ante* per il periodo tariffario precedente.
2. Tale eccedenza di produttività è determinata dalla differenza tra:
  - a) i costi operativi previsti *ex ante* per il penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione, eventualmente rideterminati nel corso del periodo tariffario stesso per tenere conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e
  - b) i costi operativi consuntivati per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla Contabilità analitica per i prodotti regolati.
3. L'eccedenza di produttività come sopra calcolata, sarà contabilizzata – nella misura massima dello 2% convenuto in consultazione – separatamente rispetto ai costi emergenti dalla Contabilità analitica dell'Anno Base di riferimento del nuovo periodo tariffario, in quanto non assoggettabile, nel nuovo periodo tariffario, alla variazione ( $\Delta T_{t+1} \cdot \eta$ ) di cui al paragrafo 10.1.2.
4. Nel documento di rendicontazione di fine periodo, presentato nell'ambito della nuova consultazione che si tiene all'Anno ponte (che corrisponde all'ultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione), il gestore comunica i dati di consuntivo come sopra determinati.
5. Il *profit sharing* è riconosciuto a condizione che, per gli anni fra il primo ed il penultimo del periodo tariffario precedente, i valori annuali dell'indicatore sintetico ( $Q_0$ ) di qualità definito nel *Piano della Qualità*, di cui al paragrafo 10.11.4, punto 10, lettera c), abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero, e che il raggiungimento degli obiettivi di qualità non sia maturato in concomitanza di flessioni del traffico.
6. Le disposizioni di cui al presente paragrafo non si applicano in esito al periodo tariffario la cui dinamica dei costi operativi sia stata sviluppata sulla base di quanto disciplinato al paragrafo 10.1.2, punto 2.

## 10.2. Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel periodo tariffario

1. In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base, il gestore potrà optare, in alternativa:
  - a) per il valore corrente netto, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al paragrafo 10.4 (CIN rivalutato);
  - b) per il valore contabile netto (CIN contabile).In entrambi i casi, il valore deve essere assunto al netto delle rivalutazioni *ex lege* eventualmente effettuate nel corso degli anni.
2. La scelta tra le due opzioni effettuata dal gestore per il primo periodo regolatorio sarà vincolante anche per i successivi periodi regolatori.
3. All'opzione del CIN rivalutato è associato un tasso di remunerazione reale del capitale; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato un tasso di remunerazione nominale del capitale.
4. Nel caso in cui il gestore si avvalga dell'opzione del CIN rivalutato, il capitale investito netto, individuato all'Anno base di ciascun periodo tariffario per i corrispettivi regolati, è costituito dalle voci che seguono (nel caso contrario valgono le precisazioni di cui al punto 10 del presente paragrafo):
  - a) immobilizzazioni materiali ed immateriali, realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici), espresse al loro valore corrente, e considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico-economico, anch'esso espresso a valore corrente;
  - b) saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori, risultante dal bilancio di esercizio all'Anno base, calcolato come di seguito indicato:
    - i. i crediti verso clienti, iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti<sup>6</sup>, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente e afferente alle attività di incentivazione) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* del fatturato. I crediti così allocati sono considerati nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi per singolo prodotto all'Anno base, questi ultimi inclusivi del costo del capitale;
    - ii. ai fini del calcolo del saldo in argomento, i crediti verso clienti non possono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero (di cui al paragrafo 27.6, lettere c), e) e j), allo scopo di non far gravare su di esso l'onere di dilazioni imputabili ad altri;
    - iii. l'eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolato rispetto al limite di cui sopra nonché quella relativi ai servizi afferenti al passeggero, deve essere ribaltata sui prodotti non regolati, non pertinenti e concernenti le attività di incentivazione, in base al *driver* del fatturato;
    - iv. i debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente, afferente alle attività di incentivazione) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di Contabilità analitica, al netto dei costi per il personale;
    - v. una volta allocati i crediti ed i debiti come sopra illustrato, si procede al calcolo del relativo saldo per singolo prodotto;
  - c) lavorazioni in corso all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità. Dal valore delle lavorazioni in corso all'Anno Base, il gestore deve scomputare l'ammontare delle progettazioni iscritte a LIC, che verranno riconosciute in tariffa attraverso la componente tariffaria *k* di cui al paragrafo 10.7.1, previa entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima;

<sup>6</sup> L'incremento per effetto del fondo svalutazioni crediti è effettuato in quanto il fondo non implica cessazione del credito ma costituisce unicamente posta prudenzialmente accantonata.

- d) immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici, ammissibili a fini tariffari nei casi, nei limiti ed alle condizioni ammessi dalla Delibera CIPE n. 38/2007 e ss.mm.ii. ed alla sez. 4 delle Linee Guida ENAC, per privatizzazioni avvenute rispettivamente prima della Delibera CIPE n. 86/2000 e dopo la delibera CIPE n. 38/2007.

Il valore del CIN all'Anno base è aggiornato all'Anno ponte in ragione dell'inflazione programmata prevista per tale annualità, seguendo la medesima metodologia sviluppata al punto 6 per l'aggiornamento annuale nel corso del periodo tariffario.

5. Nel caso di CIN rivalutato, la remunerazione relativa all'Anno base ed a ciascun anno del periodo tariffario è calcolata *ex ante*, applicando il WACC reale *pre-tax*, definito secondo le modalità di cui al paragrafo 10.5 al valore del CIN di inizio anno.
6. Lo sviluppo, per ciascun anno  $t$  del periodo tariffario, delle immobilizzazioni materiali ed immateriali esistenti all'Anno base (sia autofinanziate che, nei casi, limiti e condizioni ammessi dalla delibera CIPE n. 38/2007 al paragrafo 3.2.1, finanziate con risorse pubbliche) è effettuato *ex ante*, portando annualmente in detrazione la quota di ammortamento di competenza ed aggiornando il valore residuo da remunerare secondo la seguente formula:

$$(VNR)1^{\circ} \text{ gennaio anno } t = (VNR)31 \text{ dicembre anno } t-1 * (1+P),$$

dove:

$$(VNR)31 \text{ dicembre anno } t-1 = [(VNR)1^{\circ} \text{ gennaio anno } t-1 - (AMM) \text{ anno } t-1]$$

con:

P è il tasso utilizzato ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto, di cui al paragrafo 10.5;

(VNR) è il valore netto residuo delle immobilizzazioni materiali ed immateriali;

(AMM) rappresenta l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali.

Fatto salvo quanto previsto per l'indice di rivalutazione di cui al paragrafo 10.4, ai fini del calcolo del valore del CIN da ammettere all'Anno base e del relativo sviluppo per ciascuna annualità del periodo tariffario si applica, per quanto non disciplinato dal presente Modello, la metodologia prevista alla sezione 3 delle Linee Guida ENAC.

7. Lo sviluppo, per ciascun anno  $t$  del periodo tariffario, del saldo crediti/debiti allocato al singolo prodotto si ottiene rivalutando il valore dell'anno precedente con il tasso di inflazione programmata, utilizzato ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto, di cui al paragrafo 10.5.
8. Per quanto attiene alla dinamica nel periodo delle lavorazioni in corso, il valore ammesso all'Anno base sarà tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel periodo, e rivalutato annualmente, in ragione del tasso di inflazione programmata utilizzato ai fini della determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto, di cui al paragrafo 10.5.
9. Rientrano altresì nel CIN dell'Anno base:
  - a) gli oneri sostenuti dai gestori per l'espropriazione, operata in forza di previsioni di legge o convenzionali, di aree strumentali al servizio del trasporto aereo, inserite nel Master Plan aeroportuale già approvato in linea tecnica dall'ENAC e dalle Autorità preposte alle valutazioni ambientali ed urbanistiche, all'esito delle procedure di legge a tal fine previste, nonché previa gratuita devoluzione al Demanio delle aree in questione. Tali oneri verranno riconosciuti nei limiti del valore di congruità definito attraverso formale procedura valutativa prevista dalla normativa vigente e nei limiti della quota di stretta pertinenza dei prodotti *Aviation* soggetti a regolazione tariffaria per i quali tali aree sono strumentali, ed ammortizzati secondo i criteri di cui al paragrafo 10.3;

- b) eventuali misure di mitigazione dell'impatto ambientale e prescrizioni di ottemperanza fissate dal provvedimento di valutazione di compatibilità ambientale emesso sul Piano di sviluppo aeroportuale o sul singolo progetto dai Ministeri competenti, portate a costo dell'opera dal momento di inizio di realizzazione dell'opera progettata ed assoggettata a valutazione ambientale ed urbanistica.
10. Nel caso in cui il gestore non si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti (CIN contabile), il CIN individuato all'Anno base di ciascun periodo tariffario è costituito dalle stesse voci illustrate al punto 4, con la precisazione che:
- le immobilizzazioni materiali ed immateriali autofinanziate dovranno essere:
    - esprese al loro valore contabile netto all'Anno base di ciascun periodo tariffario;
    - considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico economico, anch'esso espresso a valore contabile;
  - tutte le componenti del CIN non devono essere annualmente aggiornate in ragione del tasso di inflazione programmata.
11. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, il capitale investito netto all'Anno base e la relativa evoluzione nel periodo tariffario sono sviluppati con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.

#### 10.3. Aliquote di ammortamento

- Per l'ammortamento tecnico-economico delle immobilizzazioni materiali, la vita utile e le conseguenti aliquote tecnico-economiche di ammortamento sono definite sulla base delle *best practices* di settore, facendo a tal fine riferimento, in primo luogo, a quelle suggerite dall'ICAO nell' "Airport Economics Manual".
- Per immobilizzazioni le cui tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione sono stabilite da apposita normativa, le aliquote di ammortamento tecnico-economiche sono coerenti con dette tempistiche. Al riguardo, il gestore fornisce informativa agli utenti in sede di consultazione.
- Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere argomentate dal gestore, le aliquote da utilizzare a fini tariffari sono quelle riportate nella tabella che segue:

VITA UTILE DEI BENI ED IMPIANTI AEROPORTUALI		
CATEGORIA	VITA UTILE (anni)	ALIQUOTA
<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>		
Piste, Piazzali	30	3.33%
Impianti pista	10	10%
Aerostazioni passeggeri e merci	25	4%
Costruzioni leggere	10	10%
Baggage Handling System (BHS)	10	10%
Mezzi di piazzale carico e scarico	10	10%
Autovetture	5	20%
Attrezzature varia e minuta	10	10%
Mobili e Arredi	10	10%
Hardware	5	20%
Terreni oggetto di espropriazioni	Vedi punto 4	
<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>		
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	5	20%
Programmi software	3	33.33%

VITA UTILE DEI BENI ED IMPIANTI AEROPORTUALI		
CATEGORIA	VITA UTILE (anni)	ALIQUOTA
Altre immobilizzazioni immateriali	5	20%

Il gestore può optare per l’ammortamento finanziario, se più favorevole all’utente e comunque se dichiarato e convenuto in sede di consultazione avente ad oggetto la nuova opera da ammortizzare.

4. Per gli oneri di cui al paragrafo 10.2, punto 9, lettera a), è applicata, previa acquisizione al demanio del terreno, un’aliquota di ammortamento commisurata al valore di esproprio definito dalle normative vigenti ed alla durata residua della concessione (ammortamento finanziario), dalla data di acquisizione al demanio e sino all’entrata in esercizio dell’intervento alla cui realizzazione è strumentalmente destinato il terreno medesimo, nel limite comunque della quota di esso destinato alla realizzazione dell’opera. A partire da tale data, il valore residuo del terreno è ammortizzato con la medesima aliquota del cespite insistente sull’area.

#### 10.4. Indice di rivalutazione

1. Il gestore, nel caso in cui si avvalga dell’opzione della rivalutazione dei cespiti di cui al paragrafo 10.2, punto 4, provvede all’Anno base di ogni periodo tariffario all’aggiornamento del valore residuo dei cespiti autofinanziati, sulla base dell’indice degli Investimenti Fissi Lordi che è annualmente pubblicato sul sito web istituzionale dell’Autorità.

#### 10.5. Tasso di remunerazione del capitale investito

##### 10.5.1. Formula generale

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

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

dove:

- R<sub>d</sub> è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- R<sub>e</sub> è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio;
- g è la quota di indebitamento finanziario nozionale di settore (*gearing*);
- t rappresenta lo “scudo fiscale”;
- T è l’aliquota fiscale equivalente;
- R è il tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC) definito in termini nominali che viene convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:

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

dove:

$\bar{P}$  è il tasso di inflazione programmata medio risultante – per le 5 annualità successive alla data di pubblicazione di cui al paragrafo 10.5.4 – dall’ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile nei 12 mesi precedenti al termine individuato al paragrafo 10.5.4, punto 4.

Qualora i dati dell'inflazione programmata pubblicati nel Documento di Economia e Finanza nei 12 mesi precedenti al termine individuato al paragrafo 10.5.4, punto 4, non coprissero ciascuna delle 5 annualità successive al suddetto termine, si utilizza, in subordine, il deflatore investimenti pubblicato nel DEF, ove i dati disponibili per detto deflatore coprano un numero maggiore delle predette 5 annualità.

Rimane inteso che se l'indicatore per il quale sono disponibili valori programmatici per il maggior numero di annualità non dovesse comunque coprire tutte le predette 5 annualità, si fa riferimento al dato disponibile per l'ultima annualità pubblicata come stima del dato relativo alle annualità residue del periodo.

Per l'applicabilità del tasso di remunerazione reale vale quanto previsto al paragrafo 10.2.

#### **10.5.2. Tasso di rendimento sul capitale proprio**

- Il costo del capitale proprio è determinato secondo la seguente relazione:

$$R_e = RFR + \beta_e \cdot ERP$$

con:

$R_e$  costo del capitale proprio;

$RFR$  *risk free rate*, ovvero il tasso privo di rischio;

$\beta_e$  *equity beta*;

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

#### **10.5.3. Tasso di rendimento sul capitale di debito**

- Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito ( $R_d$ ) è determinato secondo la seguente relazione:

$$R_d = RFR + p_d$$

con:

$p_d$  premio ammesso per il capitale di debito.

#### **10.5.4. Variabili del tasso di remunerazione del capitale investito**

- Le variabili del WACC sono distinte in due categorie: (i) variabili endogene all'impresa, o all'insieme delle imprese considerate, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie delle imprese del settore, (ii) variabili esogene che non dipendono da tali scelte bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali.
- Sono incluse nella prima categoria: la struttura finanziaria ( $g$ ), il premio sul debito ( $p_d$ ), il coefficiente *beta equity* ( $\beta_e$ ).
- Nella seconda categoria sono incluse invece il tasso privo di rischio (RFR), il premio di mercato (ERP) e l'aliquota fiscale (T).
- Tutte le variabili per la determinazione del WACC sono calcolate secondo i criteri esposti nel presente Modello A e pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità. In prima attuazione, gli esiti di detto calcolo sono resi disponibili contestualmente alla approvazione dei presenti Modelli e rimangono validi sino al successivo aggiornamento, per consentire ai gestori, sin dalla entrata in vigore dei Modelli stessi, l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione, con validità per l'intero periodo tariffario.

In applicazione dei medesimi indicati criteri, l'Autorità provvede con cadenza annuale, a partire dal 2024, a pubblicare sul sito web istituzionale, entro il 31 maggio di ogni anno il valore del WACC aggiornato, al fine del relativo utilizzo.

#### 10.5.5. Variabili esogene

1. Il *risk free rate* (RFR) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia e disponibili con riferimento a 12 mesi precedenti alla data di pubblicazione delle variabili di cui al paragrafo 10.5.4, punto 4.
2. Il premio per il rischio (*equity risk premium* - ERP) è valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio. L'ERP è computato, anche tenuto conto del valore dell'ERP stimato dalle altre Autorità di regolazione nazionali, considerando la media aritmetica e la media geometrica delle serie storiche riportate dallo studio di Dimson, Marsh e Staunton (DMS).
3. Per quanto riguarda il Tax rate (T), sono considerate due imposte societarie:
  - a) Imposta sul reddito delle società (IRES);
  - b) Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).
4. Stante la differente natura delle due imposte, riferita sia alla base imponibile che all'indeducibilità degli oneri finanziari sull'IRAP, la sola aliquota IRES è utilizzata per quanto riguarda lo scudo fiscale degli oneri finanziari, mentre la somma delle due imposte è assunta per il calcolo dell'aliquota incidente sul reddito societario. Si tratta di un'aliquota teorica, che, tiene conto dell'aliquota IRES e dell'aliquota IRAP ordinaria massima ricavabile dalla normativa di settore vigente.

#### 10.5.6. Variabili endogene

1. La struttura finanziaria *gearing* (*g*) misura il rapporto tra il totale dei debiti finanziari a breve e medio-lungo termine (*D*) ed il totale delle fonti di finanziamento, rappresentate, oltre che dai citati debiti, dal valore del patrimonio netto (*E*), per cui  $g = (D/(D+E))$ .
2. Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il *gearing* nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di *gearing* relativi alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di 5 anni, dove:
  - a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali;
  - b) il patrimonio netto è riferito al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.
3. Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al punto 2. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del *risk free rate* e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).
4. Il coefficiente *beta equity* ( $\beta_e$ ) è stimato in base dall'analisi dei coefficienti *beta* di un campione costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti (*comparables*). Per rappresentare i profili di rischio del settore aeroportuale, sono incluse nel campione le società di gestione aeroportuale nazionali e dell'Unione europea che presentino maggiore capitalizzazione e i cui titoli risultino sufficientemente liquidi.

5. La stima dei *beta* delle società comparabili è eseguita sulla base di serie storiche di dati giornalieri, con orizzonte temporale pari a 5 anni.
6. Una volta individuati gli *equity beta*, essi sono depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente.
7. Si procede quindi a derivare l'*asset beta* ( $\beta_a^i$ ) di ciascuna società considerata nel campione, utilizzando la metodologia standard di *delevering* di cui alla formula seguente:

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

dove:

$\beta_a^i$  *asset beta* della società i-esima

$\beta_e^i$  *equity beta* della società i-esima

$t^i$  aliquota di imposta effettivamente corrisposta sul reddito della società i-esima del campione

$D^i/E^i$  leva finanziaria, dove  $E^i$  e  $D^i$  si riferiscono alla società i-esima del campione rispettivamente al capitale proprio ed al debito finanziario lordo.

8. L'*asset beta* di settore è la media aritmetica dei valori ottenuti dai singoli *comparable*.
9. Si procede successivamente al *relevering* dell'*asset beta* medio sopra individuato, così da ricavare l'*equity beta* nozionale di settore.
10. Il *relevering* è effettuato, con il rapporto  $D/E$  ricavato per il *gearing* secondo la seguente formula:

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

#### 10.5.7. Tabella riepilogativa: prospetto di calcolo del WACC

1	$g = D/(D+E)$	<i>gearing</i>
2	$(1-g) = E/(D+E)$	quota di capitale proprio del gestore
3	<b>RFR</b>	risk free rate
4	<b>Pd</b>	premio sul debito
5	<b>Rd = RFR + pd</b>	costo ammesso del capitale di debito
6	<b>ERP</b>	equity risk premium
7	$\beta_a$	asset beta
8	$\beta_e$	equity beta
9	$R_e = RFR + \beta_e * ERP$	costo del capitale di rischio
10	$t$	scudo fiscale (aliquota Ires)
11	$T$	<i>tax rate</i> complessivo
12	$R_{(nom,lordo)} = R_d * (1-t) * g + R_e * (1-g)$	WACC <i>post-tax</i> nominale
13	$R_{(nom,netto)} = R_{(nom,lordo)} / (1-T)$	WACC <i>pre-tax</i> nominale
14	$P$	tasso di inflazione programmata o deflatore investimenti
15	$R_{(reale,netto)} = ((1+R_{(nom,netto)})/(1-P))-1$	WACC <i>pre-tax</i> reale

---

**10.6. WACC incrementale**

1. L'Autorità, in casi eccezionali, può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale previo assenso del concedente, per investimenti correlati, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, anche all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi, ai sensi dell'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012, nonché ad aspetti di tutela ambientale ed alla riduzione di esternalità negative.
2. L'applicazione temporanea di cui al punto 1 non può superare il 50% della vita utile dell'investimento, e non può riguardare le lavorazioni in corso.
3. La misura del WACC incrementale è pari all'1%.
4. Qualora il gestore intenda rivolgere istanza all'Autorità al fine di ottenere misure incrementative del WACC per uno specifico investimento, lo stesso è tenuto a dimostrare che l'investimento medesimo soddisfi almeno le seguenti condizioni:
  - a) presentare elevati fattori di rischio, anche in correlazione all'innovatività dei processi e dei servizi;
  - b) non essere correlato ad obblighi di legge;
  - c) rispondere a criteri di addizionalità rispetto agli interventi strettamente necessari per assicurare, in coerenza con le direttive ENAC, lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio.

---

**10.7. Stima delle discontinuità di costo****10.7.1. Componente tariffaria k**

1. Ai fini della consultazione di cui alla Misura 6, il gestore fornisce evidenza programmatica, come stimabile all'Anno ponte, della componente tariffaria *k* di cui alla formula tariffaria del paragrafo 10.1.1, punto 2, determinando i costi regolatori stimati per i nuovi investimenti, per ciascun anno del periodo tariffario, in ragione:
  - a) per le lavorazioni in corso: della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 10.5 sul valore stimato del saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma algebrica delle lavorazioni incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del rispettivo cespite;
  - b) per le opere realizzate (entrate in esercizio):
    - i. della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 10.5 sul valore dell'opera;
    - ii. delle pertinenti quote di ammortamento;
    - iii. dei costi operativi gestionali (a titolo di esempio: utenze, manutenzioni, pulizie, ecc.) ad esse direttamente correlate;
  - c) per gli interventi di manutenzione straordinaria:
    - i. della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 10.5 sul valore dell'intervento, capitalizzato;
    - ii. della pertinente quota di ammortamento, stimata di norma in ragione dell'aliquota di ammortamento applicabile al cespite oggetto degli interventi manutentivi;
  - d) per le espropriazioni e le acquisizioni di aree:
    - i. della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 10.5;
    - ii. della pertinente quota di ammortamento, stimata secondo quanto previsto al paragrafo 10.3;

- e) per le opere temporaneamente non disponibili:
- i. se presenti nella dinamica dei costi operativi all'Anno base di cui al paragrafo 10.1.2, dei minori costi operativi gestionali (a titolo di esempio: utenze, manutenzioni, pulizie, ecc.) ad esse direttamente correlate.
2. Ai fini di quanto sopra, il gestore provvede alla stima della componente tariffaria  $k$  per singola annualità del periodo considerato, tenendo conto delle voci di costo (di cui al precedente punto) afferenti agli investimenti che prevede saranno realizzati nelle annualità che intercorrono tra l'Anno ponte e l'anno immediatamente precedente, come indicato nel Piano degli interventi allegato al *Documento di consultazione*.
  3. Per quanto attiene, nello specifico, agli oneri di progettazione, il gestore scomputa, dal valore delle lavorazioni in corso stimate per ciascuna annualità del periodo tariffario, l'ammontare delle progettazioni che, al pari di quelle già iscritte a LIC all'Anno base, saranno computate in tariffa attraverso la componente tariffaria  $k$  nell'anno successivo a quello di prevedibile entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima.

#### **10.7.2. Componente tariffaria v**

1. In occasione della consultazione di cui alla Misura 6, al fine di fornire agli utenti dell'aeroporto un'adeguata informativa in ordine all'andamento del livello dei singoli diritti aeroportuali nel corso di ciascuna annualità del periodo tariffario, il gestore provvede alla definizione, in via programmatica, della componente tariffaria  $v$ , determinando i costi regolatori stimati per oneri incrementalii legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni legislative e/o regolamentari, la cui manifestazione sia già prevedibile all'Anno ponte di ciascun periodo tariffario. I diritti sono inclusivi della componente tariffaria  $v$  relativa alle discontinuità di costo maturate nell'anno precedente.
2. Soggiacciono alle previsioni di cui al presente paragrafo anche gli oneri sostenuti dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328, della legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti. In tal caso, detti oneri di contribuzione sono definiti sulla base del dato di traffico preconsuntivato o previsto, in relazione a ciascun anno del periodo.
3. Nel corso del monitoraggio annuale, gli oneri non prevedibili all'Anno ponte e soprattinti per disposizioni legislative e/o regolamentari, connessi ai prodotti regolati, saranno ammessi a tariffa attraverso la componente tariffaria  $v$ , con obbligo di informativa agli utenti nel corso della consultazione annuale di cui al paragrafo 8.2.
4. Non sono ammessi in tariffa come discontinuità legislativa e/o regolamentare di cui alla componente tariffaria  $v$ , i maggiori oneri i cui effetti sono già incorporati nella dinamica inflattiva dei costi operativi all'Anno base, di cui al paragrafo 10.1.2.

#### **10.7.3. Poste figurative**

1. Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è consentita l'inclusione di poste figurative (positive o negative) tra i costi ammessi di un prodotto regolato, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione di tali costi rispetto all'anno di effettiva competenza.
2. L'eventuale anticipo o posticipo della contabilizzazione dei costi di cui al punto 1 deve determinare effetti nell'intervallo temporale strettamente indispensabile al suo assorbimento, compatibilmente con la dinamica tariffaria oggetto di consultazione e nel rispetto dei principi di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza.

3. L'inserimento di poste figurative tra i costi ammessi è consentito a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato.
4. Le poste figurative a debito o a credito del gestore inserite ai sensi del presente Modello, definite *ex ante* e capitalizzate con l'applicazione del tasso di remunerazione nominale definito per il periodo tariffario di cui al paragrafo 10.5, devono essere evidenziate in sede di consultazione per singola annualità e per singolo prodotto regolato.
5. Il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo tariffario, salvo differente intesa raggiunta tra gestore ed utenti.
6. In ogni caso:
  - a) l'eventuale saldo di poste figurative, determinato in esito alla consultazione di cui al paragrafo 6.4, potrà essere recuperato nei successivi periodi regolatori nel limite massimo:
    - i. per il secondo periodo di applicazione del presente Modello A, del 30% dei costi ammessi all'Anno base del primo periodo;
    - ii. per i successivi periodi di applicazione del presente Modello A, del 10% dei costi ammessi all'Anno base del periodo immediatamente precedente;
  - b) il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.
7. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, le poste figurative sono evidenziate con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.
8. Non sono previste poste figurative al di fuori del presente Modello, fatto salvo l'eventuale saldo di tali poste concordato in sede di consultazione tra gestori e utenti ad esito dell'ultimo periodo di applicazione dei Modelli di cui alle delibere nn. 64/2014 e 92/2017, in conformità a quanto ivi previsto. A tale saldo si applicano le previsioni di cui ai punti precedenti.

#### 10.8. Trattamento del margine commerciale

1. A condizione che siano applicati i criteri di trasparenza di cui al seguente punto 2, è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo *dual till*, nel quale il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto, nella costruzione tariffaria, del margine derivante dalle attività accessorie.
2. Il margine commerciale (MC), generato dalle attività accessorie di cui al paragrafo 27.4, punto 5, è determinato dalla differenza fra la somma dei ricavi e dei costi derivanti da tali attività, come evidenziati negli schemi di Contabilità regolatoria di cui alla Parte V.
3. Il gestore aeroportuale è tenuto a fornire agli utenti dell'aeroporto, all'interno del *Documento di consultazione* [vedi paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera o)] dettagliate informazioni:
  - a) sulla quantificazione del margine commerciale (MC) con riferimento all'Anno base;
  - b) sul suo utilizzo *pro quota* (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività volativa, altro eventualmente da specificare), con riferimento sia all'Anno base, sia – in termini previsionali – a ciascuna delle annualità del periodo tariffario.
4. Il gestore aeroportuale è tenuto a fornire agli utenti dell'aeroporto, all'interno del *Documento informativo annuale* [vedi paragrafo 8.2.1, punto 2, lettera l)] dettagliate informazioni:
  - a) sulla quantificazione del margine commerciale (MC) con riferimento all'anno precedente a quello in corso;
  - b) sul suo utilizzo *pro quota* (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività

volativa, altro eventualmente da specificare).

#### 10.9. Proposta definitiva della dinamica tariffaria e monitoraggio annuale

1. Tenuto conto degli esiti della consultazione e degli impegni con gli utenti assunti per il periodo tariffario, il gestore provvede a trasmettere all'Autorità, nei termini previsti alla Misura 8, la proposta definitiva relativa al corrispettivo medio unitario per singolo prodotto regolato e per ciascuna annualità del periodo tariffario, in applicazione della formula di cui al paragrafo 10.1, unitamente alla tabella delle componenti tariffarie di ogni singolo prodotto e alla documentazione di cui al paragrafo 8.2.1.
2. Per la prima annualità del periodo tariffario, i diritti sono inclusivi delle componenti tariffarie  $k$  e  $v$  relativi agli investimenti ed alle discontinuità di costo maturate nell'Anno ponte, secondo le modalità illustrate al paragrafo 10.7. Al riguardo, i costi operativi addizionali maturati all'Anno ponte sono ammessi come discontinuità tariffaria previa dimostrazione dell'assenza di sovraccompensazione rispetto a quanto riconosciuto con i meccanismi di aggiornamento di cui al paragrafo 10.1.2.
3. Il gestore provvederà agli adempimenti successivi necessari per la comunicazione alla rete delle biglietterie IATA, secondo quanto previsto alla Misura 8.
4. Ove non sia stato diversamente convenuto tra le parti in esito alla procedura di consultazione tenutasi nell'Anno ponte, il gestore provvederà ad attivare una nuova consultazione a fine periodo tariffario, anche in coincidenza con la consultazione annuale relativa all'Anno ponte del nuovo periodo tariffario, al fine di fornire una rendicontazione di fine periodo di cui tenere conto nella costruzione dell'aggiornamento tariffario. Tale rendicontazione costituirà comunque parte del *Documento di consultazione* da mettere a disposizione degli utenti e dell'Autorità, come previsto alla Misura 7.
5. Per i costi annuali effettivi relativi alla componente tariffaria  $k$ , il gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità:
  - a) al più tardi 150 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante lo stato rilevato al 30 giugno degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal *Piano degli interventi* del periodo tariffario ed i costi operativi ad essi associati nonché quanto, sulla base di attendibili previsioni, sarà consuntivabile entro il 31 dicembre dello stesso anno;
  - b) entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio e comunque non oltre il 31 luglio di ciascun anno del periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante lo stato rilevato al 31 dicembre degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità precedente dal Piano degli interventi del periodo tariffario ed i costi operativi ad essi associati.
6. Ai fini di quanto previsto ai punti precedenti, il gestore deve in particolare attestare, in relazione a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal *Piano degli interventi*, l'ammontare dei cespiti entrati in esercizio ed il saldo tra lavorazioni in corso incrementali e lavorazioni in corso cessanti per effetto della entrata in esercizio dei cespiti.
7. In presenza di specifiche lavorazioni in corso per le quali sia rilevabile un ritardo rispetto al cronoprogramma delle opere stimato per il periodo regolatorio di riferimento, unitamente all'assenza di valori incrementali rispetto a quelli risultanti al 31 dicembre dell'esercizio immediatamente precedente, la remunerazione del capitale afferente al totale delle lavorazioni connesse all'opera sarà sospesa sino all'entrata in esercizio dell'opera ad esse afferenti, a meno che il fatto non si possa ricondurre a cause non imputabili al gestore.
8. Inoltre, per i costi annuali effettivi da riconoscersi con la componente tariffaria  $v$ , il gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità:
  - a) al più tardi 150 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi

aeroportuali per l'anno seguente, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante le discontinuità di costo già verificatesi alla data del 30 giugno e quelle che sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno;

- b) entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio e comunque non oltre il 31 luglio di ciascun anno del periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante le discontinuità di costo già verificatesi alla data del 31 dicembre dell'anno precedente.
- 9. Entro 15 giorni dalla ricezione delle validazioni rilasciate dall'ENAC relativamente ai punti 5, lettera b) e 8, lettera b), il gestore trasmette in ogni caso all'Autorità e all'utenza l'eventuale aggiornamento del livello dei diritti e dei corrispettivi regolati da applicarsi per l'annualità successiva. Eventuali revisioni delle valutazioni effettuate dall'Ente possono essere considerate dal gestore solo ad esito della relativa comunicazione e i conseguenti impatti sono considerati al fine del monitoraggio annuale nell'annualità successiva.
- 10. Nel caso in cui le validazioni rilasciate dall'ENAC non siano rese disponibili con almeno 15 giorni di anticipo rispetto al termine utile per la comunicazione del livello aggiornato dei diritti, nei termini previsti dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, i conseguenti impatti sono considerati nell'ambito del monitoraggio annuale e con effetti a valere al fine del monitoraggio annuale nell'annualità successiva.
- 11. Contestualmente all'aggiornamento di cui ai punti 9 e 10, il gestore trasmette all'Autorità la documentazione che, a partire dall'aggiornamento dell'Annesso 2, consenta di verificare l'avvenuto recepimento delle eventuali validazioni dell'ENAC e i relativi impatti sui corrispettivi.
- 12. Lo scostamento eventualmente rilevato tra i dati di preconsuntivo forniti dal gestore e le dichiarazioni di consuntivo, comporterà la revisione delle componenti tariffarie  $k$  e  $v$  dell'anno precedente e, contestualmente, darà luogo all'applicazione di un conguaglio scaturente dalla differenza tra la tariffa che incorpora le componenti tariffarie  $k$  e  $v$  a valore consuntivo, e la tariffa che incorpora le componenti tariffarie  $k$  e  $v$  a valore preconsuntivo, moltiplicata (tale differenza) per le unità di servizio programmate per l'annualità considerata. Detto conguaglio sarà contabilizzato e recuperato in tariffa a valere sulla componente tariffaria  $v$  dell'annualità successiva, maggiorato degli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al paragrafo 10.5.
- 13. Qualora emerga la non veridicità dei dati forniti dal gestore, l'Autorità può disporre le modalità di recupero delle somme indebitamente percepite dal gestore, con restituzione agli utenti di dette somme, nonché dei relativi interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione del capitale di debito definito dall'Autorità per i prodotti regolati.
- 14. All'Anno base di ciascun periodo tariffario, i costi degli investimenti, previsti nel *Piano degli interventi*, sostenuti nel corso del periodo tariffario immediatamente precedente, cessano di essere contabilizzati attraverso la componente tariffaria  $k$ , in quanto riassorbiti nel CIN dell'Anno base del nuovo Periodo tariffario, al loro valore corrente netto, in tal caso definito con utilizzo dell'indice già stabilito al paragrafo 10.4, o al loro valore contabile netto. I costi di capitale restano contabilizzati nell'annualità successiva con le modalità di cui al paragrafo 10.7.1, punto 2.
- 15. In riferimento alla componente tariffaria  $x$ , il gestore provvede all'aggiornamento del tasso di inflazione programmata di cui alla dinamica dei costi operativi ammessi all'Anno base, paragrafo 10.1.2, per l'anno  $t+1$  sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile alla data di pubblicazione del *Documento di consultazione*. Qualora i dati disponibili non coprissero l'anno  $t+1$ , il gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.

16. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, la "Proposta definitiva della dinamica tariffaria e monitoraggio annuale" è definita con riferimento al totale dei servizi regolati ai sensi del presente Modello A.

#### 10.10. Sostenibilità del rischio traffico

1. Alla fine di ogni periodo tariffario oggetto di applicazione del presente Modello A, per ogni prodotto regolato, nel caso in cui la differenza tra il totale delle unità di servizio consuntivate e il totale delle unità di servizio programmate, relative al periodo tariffario trascorso, venga a risultare:
  - a) positiva e oltre ad una soglia predeterminata, pari a +Y%, l'ammontare corrispondente al 100% del montante dei maggiori ricavi attribuibili alle unità di servizio eccedenti la soglia del Y% sarà restituito in tariffa a valere sul successivo periodo tariffario, ovvero, per il periodo tariffario in seno al quale ricade la scadenza della concessione, sarà trasferito al nuovo concessionario che ne terrà conto nella determinazione dei propri diritti e corrispettivi aeroportuali;
  - b) negativa ed inferiore ad una soglia predeterminata, pari al -Y%, l'ammontare corrispondente al 100% del montante dei mancati ricavi attribuibile alle unità di servizio inferiori alla soglia del -Y%, sarà recuperato in tariffa a valere sul successivo periodo tariffario, ovvero, per il periodo tariffario in seno al quale ricade la scadenza della concessione, sarà trasferito al nuovo concessionario che ne terrà conto nella determinazione dei propri diritti e corrispettivi aeroportuali.
2. Il margine, da computarsi in tariffa sul successivo periodo tariffario come decremento/incremento dei costi ammessi, sarà calcolato come differenza, tra:
  - a) i ricavi scaturiti dalla moltiplicazione delle tariffe e dei corrispettivi in vigore in ciascuna annualità per le rispettive unità di servizio effettive consuntivate;
  - b) i ricavi scaturiti dalla moltiplicazione delle tariffe e dei corrispettivi in vigore in ciascuna annualità per le rispettive unità di servizio previste *ex ante*, maggiorate/ridotte dell'Y%.

Riguardo all'ultimo anno di ciascun periodo tariffario, si considerano i dati di traffico consuntivati al 31 luglio ed i dati di traffico previsionali al 31 dicembre, basati sulle migliori stime disponibili.
3. Il valore della soglia Y% è fissato in sede di consultazione.

#### 10.11. Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria: parametro $\varepsilon$

##### 10.11.1. Aspetti generali

1. Il parametro rappresentativo della qualità e della tutela ambientale, che agisce sulla dinamica tariffaria come previsto nel paragrafo 10.1.1, è calcolato in base alla seguente equazione:

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

dove:

$\varepsilon_t$  è il parametro che tiene conto del superamento o del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale da applicare nell'anno t;

$q_t, a_t$  sono i parametri che misurano il superamento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale all'anno t; essi assumono il valore determinato applicando la metodologia illustrata al paragrafo 10.11.4;

$f$  è il peso da assegnare all'obiettivo di qualità, cui viene attribuito il valore di 0,5;

2. Al fine di determinare i parametri tariffari  $q_t$  ed  $a_t$ , rappresentativi del raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale, è necessario:

a) definire gli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale;

- b) attribuire a ciascuno di essi un peso, tenendo conto che la somma dei pesi degli indicatori di ciascun gruppo (qualità – tutela ambientale) dovrà essere pari a 1;
- c) costruire gli indicatori sintetici della qualità (Qt) e della tutela ambientale (At) al fine di determinare i valori da assegnare ai parametri  $q_t$  ed  $a_t$ .

#### **10.11.2. Indicatori di qualità**

1. Gli indicatori analitici di qualità sono selezionati dal gestore, d'intesa con ENAC, e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il gestore possa esercitare un effettivo controllo.
2. Gli indicatori vanno selezionati preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita" (rilevati mediante sondaggi), e tralasciando gli indicatori di tipo binario, cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: sito web, facilities per PRM, ecc.).
3. Gli indicatori di qualità possono essere distinti fra indicatori relativi al *comfort* dei passeggeri e indicatori relativi alla funzionalità complessiva dell'aeroporto (intesa come capacità di gestire efficientemente il traffico) che a loro volta si riflettono positivamente sui primi.
4. Gli indicatori selezionati, i pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, nonché i valori obiettivo assunti per il periodo tariffario, definiti in funzione delle effettive esigenze di miglioramento dei servizi da erogare, dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla consultazione di cui alla Misura 6.

#### **10.11.3. Indicatori di tutela ambientale**

1. Al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all'attività aeroportuale, gli indicatori di tutela ambientale oggetto di monitoraggio rappresentano il suo impegno a migliorare, di anno in anno, l'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali in concessione.
2. Gli indicatori ambientali sono di norma individuati dal gestore, d'intesa con ENAC, fra quelli riportati nel documento emesso dallo stesso Ente. Tale documento individua gli obiettivi ambientali aeroportuali in ragione delle relative politiche nazionali, anche con riferimento agli impegni assunti nei vari consensi internazionali.
3. Gli indicatori selezionati, i pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, nonché i valori obiettivo assunti per il periodo tariffario, dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla consultazione, assicurando in ogni caso la coerenza con le normative e le politiche ambientali aventi ad oggetto la Rete degli aeroporti nazionali.
4. A ciascun indicatore-obiettivo è assegnato un peso complessivo, in funzione della rilevanza ambientale e sociale, dell'entità stimata dell'investimento necessario al raggiungimento dell'obiettivo, nonché della realtà aeroportuale interessata.
5. Gli indicatori-obiettivo sono scelti secondo i seguenti criteri:
  - a) corrisponderanno a effettive esigenze di miglioramento dell'aeroporto interessato e saranno riferiti prioritariamente ad aspetti che ne rappresentino le maggiori carenze ambientali, in modo tale che, negli anni, il meccanismo possa rappresentare anche uno strumento per uniformare il livello delle prestazioni ambientali della Rete aeroportuale italiana;
  - b) saranno significativi rispetto alle prestazioni ambientali delle singole strutture aeroportuali, in modo da rappresentare una concreta possibilità di crescita del livello ecologico della realtà aeroportuale interessata;
  - c) risulteranno equilibrati rispetto alle dimensioni della realtà aeroportuale interessata e all'eventuale incremento tariffario riconosciuto a fronte del superamento dell'obiettivo stesso;
  - d) avranno preferibilmente attinenza con le richieste delle istituzioni e delle associazioni locali in tema

ambientale.

Inoltre, gli obiettivi considerati da ENAC prioritari per il miglioramento e la standardizzazione del livello di protezione ambientale della Rete aeroportuale nazionale potranno essere assunti come obiettivi di miglioramento ambientale comuni a tutti gli aeroporti e saranno inseriti a prescindere dalle proposte del gestore.

Indicazioni potranno essere fornite dalla stessa Autorità anche in ragione, per il complesso degli indicatori, di *benchmark* europei di settore.

6. Gli obiettivi devono comunque rappresentare un miglioramento rispetto alle soglie eventualmente previste dalla normativa nazionale, regionale o locale. Il rispetto di queste soglie deve essere dimostrato mediante esibizione di adeguata documentazione.

#### 10.11.4. Impatto degli indicatori sui corrispettivi

1. È previsto un sistema premiante o penalizzante, impostato in funzione dell'eventuale scostamento registrato anno per anno, rispetto ad indicatori-obiettivi sintetici di qualità ( $Q_0$ ) e ambiente ( $A_0$ ) distintamente prefissati, tenuto conto che i costi incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei corrispettivi regolati.
2. Si ritiene che gli scostamenti in negativo rappresentino situazioni che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del gestore – richiedono una maggiore incisività tariffaria. Pertanto, le penalizzazioni derivati da detti scostamenti incideranno in misura doppia rispetto ai premi conseguenti a scostamenti in positivo.
3. L'applicazione del sistema si traduce quindi in una variazione tariffaria da applicare in egual misura su tutti i prodotti regolati, che può assumere un valore variabile tra **-2%** e **+1%**.
4. Preliminare alla determinazione degli indicatori-obiettivo sintetici è la ricognizione dei singoli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale. La ricognizione permette di valutare il livello di qualità e di tutela ambientale raggiunto all'Anno base, e di conseguenza di "tarare" gli obiettivi.
5. Gli obiettivi di miglioramento ( $Q_0$  e  $A_0$ ) sono fissati – *ex ante* e per ogni singolo anno – in termini di variazione del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun *set*, rispetto al valore rilevato all'Anno base, tenendo conto dello "stato dell'arte" derivante dalla ricognizione sopra citata.
6. Nel caso di indicatori relativi a nuove opere o di valori all'Anno base pari a zero, il primo valore obiettivo diverso da zero, come fissato *ex ante* nel corso del periodo tariffario, viene assunto come valore rilevato all'Anno base.
7. Al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti in misura irrilevante possano comportare un complessivo effetto leva, in tali casi il calcolo della percentuale di scostamento è effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento.
8. Il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del periodo tariffario va verificato annualmente sulla base degli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale,  $Q_t$  ed  $A_t$ , determinati sulla base delle relazioni che seguono:

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

dove:

$Iq_{j,t}$  valore del j-esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;

$Pq_j$  peso del j-esimo indicatore analitico di qualità;

- la<sub>j,t</sub> valore del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- Pa<sub>j</sub> peso del j-esimo indicatore di tutela ambientale.
9. Gli indici sintetici di cui al punto precedente, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri *q* e *a*, sono confrontati con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità (*Q<sub>o</sub>*) e di tutela ambientale (*A<sub>o</sub>*) calcolati *ex ante* per ciascun anno del periodo tariffario mediante le seguenti formule:

$$Q_{0,t} = \sum_j (Oq_{j,t} \cdot Pq_j) \quad A_{0,t} = \sum_j (Oa_{j,t} \cdot Pa_j)$$

dove:

- Oq<sub>j,t</sub> obiettivo del j-esimo indicatore analitico di qualità (Iq) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- Oa<sub>j,t</sub> obiettivo del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale (la) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base.
10. Il meccanismo premiante o penalizzante è impostato come segue:
- si individuano, per ciascun anno *t*, le soglie di scostamento (*S<sub>qt</sub>*) e (*S<sub>at</sub>*) da applicare all'indicatore-obiettivo sintetico (rispettivamente di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno, assumendo per tali parametri un valore pari alla differenza fra lo stesso indicatore sintetico all'anno *t* e quello all'anno (*t-1*), nel seguente modo:
- $$S_{qt} = Q_{0,t} - Q_{0,(t-1)} \quad S_{at} = A_{0,t} - A_{0,(t-1)}$$
- si pongono a confronto rispettivamente i valori *Q<sub>t</sub>* e *Q<sub>0,t</sub>* (qualità), nonché *A<sub>t</sub>* e *A<sub>0,t</sub>* (tutela ambientale);
  - il valore da attribuire a ciascuno dei parametri *q* e *a* si desume dalla seguente tabella

Valore <i>Q<sub>t</sub></i>	Valore <i>q</i>	Valore <i>A<sub>t</sub></i>	Valore <i>a</i>
<i>Q<sub>t</sub></i> ≤ <i>Q<sub>0,t</sub></i> - <i>S<sub>qt</sub></i>	-2%	<i>A<sub>t</sub></i> ≤ <i>A<sub>0,t</sub></i> - <i>S<sub>at</sub></i>	-2%
<i>Q<sub>0,t</sub></i> - <i>S<sub>qt</sub></i> < <i>Q<sub>t</sub></i> < <i>Q<sub>0,t</sub></i>	<b>da -2% a 0</b> (interpolazione lineare)	<i>A<sub>0,t</sub></i> - <i>S<sub>at</sub></i> < <i>A<sub>t</sub></i> < <i>A<sub>0,t</sub></i>	<b>da -2% a 0</b> (interpolazione lineare)
<i>Q<sub>0,t</sub></i> < <i>Q<sub>t</sub></i> < <i>Q<sub>0,t</sub></i> + <i>S<sub>qt</sub></i>	<b>da 0 a +1%</b> (interpolazione lineare)	<i>A<sub>0,t</sub></i> < <i>A<sub>t</sub></i> < <i>A<sub>0,t</sub></i> + <i>S<sub>at</sub></i>	<b>da 0 a +1%</b> (interpolazione lineare)
<i>Q<sub>t</sub></i> ≥ <i>Q<sub>0,t</sub></i> + <i>S<sub>qt</sub></i>	+1%	<i>A<sub>t</sub></i> ≥ <i>A<sub>0,t</sub></i> + <i>S<sub>at</sub></i>	+1%

11. L'impatto tariffario del parametro *ε* sulla dinamica del singolo corrispettivo regolato scaturirà dalla formula illustrata al paragrafo 10.1.1.

#### 10.11.5. Monitoraggio del parametro *ε*

- Con riferimento al parametro *ε*, posto che gli eventuali scostamenti conseguiti all'anno *t* rispetto agli obiettivi dell'anno (*t-1*) hanno effetto sui corrispettivi dell'anno (*t+1*), in occasione del monitoraggio annuale il gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio e comunque non oltre il 31 luglio di ciascun anno del periodo tariffario, il dato consuntivo per l'annualità immediatamente precedente degli indicatori analitici di qualità e tutela ambientale, anche utilizzando l'apposito foglio di calcolo di cui all'Annesso 2.
- In esito alle consultazioni annuali svolte in ciascun anno del periodo tariffario, come disciplinate nel paragrafo 8.2, previa verifica della corretta applicazione del presente Modello, l'Autorità potrà procedere alla acquisizione di ogni elemento ulteriore ritenuto necessario per le verifiche richieste a

seguito di eventuale mancato accordo o comunque dalla stessa Autorità ritenute opportune per la validazione o rettifica del valore del parametro  $\varepsilon$  applicabile per l'annualità immediatamente successiva.

## Misura 11. Struttura tariffaria

### 11.1. Sub-articolazioni di tariffa

1. Sulla base del corrispettivo unitario medio di cui al paragrafo 10.1 determinato per ciascuno dei prodotti regolati di cui al paragrafo 27.6 e relativo a ciascuna annualità del periodo tariffario, il gestore, a parità di ricavi complessivi, determina i diritti aeroportuali afferenti a tutte le classi di sub-articolazione o aggregazione di prodotti, come di seguito definito.
2. Previa consultazione degli utenti, il gestore può adottare sub-articolazioni tariffarie che consentano un migliore utilizzo della capacità aeroportuale, ovvero per finalità di tutela ambientale, tra le quali, ad esempio:
  - a) tariffe *peak / off peak*;
  - b) tariffe *summer / winter*;
  - c) tariffe distinte per classi di tonnellaggio dell'aeromobile;
  - d) tariffe distinte per tipologie o classi di beni ad uso esclusivo;
  - e) tariffe distinte per classi di inquinamento acustico o atmosferico degli aeromobili;
  - f) tariffe distinte per origine e destinazione dei passeggeri (es. *Schengen / extra-Schengen*).
3. Resta ferma, da parte del gestore, l'adozione delle sub-articolazioni e delle esenzioni tariffarie previste dalla normativa vigente.
4. Il computo, per ciascuno dei singoli prodotti regolati – o per ogni eventuale aggregazione degli stessi, derivante dall'applicazione dei meccanismi di *pricing* di seguito riportati – del corrispettivo medio unitario di riferimento per ciascuno degli anni che compongono il periodo tariffario, sarà seguito dall'eventuale modulazione o sub-articolazione tariffaria, effettuata dal gestore tenendo conto che, per il corrispettivo medio unitario  $C_{t,j}$  relativo all'anno  $t$  e al servizio  $j$ , deve valere la seguente relazione:

$$C_{t,j} = \frac{\sum_{i=1}^n (p_{i,j}^t \cdot q_{i,j}^t)}{\sum_{i=1}^n q_{i,j}^t}$$

dove  $p_{i,j}^t$ ,  $q_{i,j}^t$  indicano, rispettivamente, i corrispettivi unitari e i volumi di produzione delle unità di servizio  $j$ , stimati *ex ante* e relativi alle quantità appartenenti alla  $i$ -esima delle  $n$  classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna dei singoli prodotti regolati o aggregazioni degli stessi, nell'anno  $t$ .

5. Di ciascuna delle componenti sopra descritte (tariffe e volumi) dovrà essere fornita adeguata evidenza all'Autorità, su supporto informatico elaborabile, ai fini della verifica di conformità relativa alla proposta tariffaria del gestore.
6. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, la "sub-articolazione tariffaria" è definita sulla base del corrispettivo medio elaborato per il complesso delle prestazioni regolate erogate dal gestore, articolato per ciascuno dei singoli prodotti regolati di cui al paragrafo 27.6 e sub-articolato ai sensi di quanto previsto dal presente paragrafo.

---

**11.2. Accorpamento di prodotti regolati**

1. Nell'ottica di favorire una razionalizzazione tariffaria, il gestore può proporre in consultazione l'accorpamento di prodotti regolati, laddove tali prodotti siano rivolti a categorie omogenee di utenti serviti.
2. I prodotti accorpati secondo quanto previsto al punto 1 sono sottoposti unitariamente ai meccanismi di costruzione tariffaria previsti dal presente Modello alla Misura 10.

---

**11.3. Basket e rimodulazione tariffaria**

1. Il gestore, nell'elaborazione della proposta tariffaria, può avvalersi del meccanismo del *basket* tariffario, attraverso:
  - a) l'aggregazione di una pluralità di prodotti regolati, da sottoporre unitariamente ai meccanismi di costruzione tariffaria previsti dal presente Modello alla Misura 10;
  - b) la successiva rimodulazione delle tariffe unitarie afferenti ai singoli prodotti accorpati, da effettuarsi avendo cura di:
    - i. garantire il rispetto dei principi sanciti dall'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012;
    - ii. assicurare annualmente il rispetto del principio di neutralità economica;
    - iii. perseguire un ragionevole riequilibrio delle tariffe dei prodotti del *basket*, adottando un sistema di prezzi efficiente, in grado di riflettere le diverse elasticità delle domande sottostanti, anche in ottica di allineamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali.
2. L'adozione del *basket* può essere finalizzata a:
  - a) incentivare lo sviluppo del traffico, ovvero salvaguardarne i volumi esistenti
  - b) ottimizzare la gestione della capacità aeroportuale;
  - c) assicurare gradualità nelle variazioni dei corrispettivi unitari previsti per il periodo tariffario;
  - d) garantire l'efficienza degli investimenti;
  - e) incentivare la concorrenza tra gli aeroporti.
3. Nel caso intenda adottare meccanismi di *basket*, il gestore, in sede di consultazione, deve:
  - a) dare puntuale evidenza dei corrispettivi unitari derivanti dall'applicazione del *basket*, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria;
  - b) fornire, a ciascun utente che ne faccia richiesta, tutte le informazioni necessarie a valutare l'impatto della rimodulazione tariffaria sui propri volumi di traffico;
  - c) fornire all'Autorità tutti gli elementi necessari per effettuare un'analisi dell'impatto dell'adozione dei *basket* di tariffa. In particolare, verranno verificati:
    - i. il rispetto dei principi sanciti dall'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012;
    - ii. il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato;
    - iii. gli impatti sui segmenti di mercato, basati su *benchmark* per aeromobile-tipo. A titolo esemplificativo e non esaustivo verranno valutati gli impatti sul segmento passeggeri (*low cost, full service*) e *cargo*;
    - iv. gli impatti sull'uso ottimale delle infrastrutture e sull'efficienza operativa del gestore;
    - v. gli impatti ambientali e qualitativi.
4. Per gli aeroporti aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui, non si applica il presente paragrafo essendo la determinazione delle tariffe applicabili ricondotta ad un unico *basket* di servizi.

## Parte III Modello B - Aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri

### Misura 12. Procedura di revisione dei diritti aeroportuali

#### 12.1. Ambito di applicazione

1. In attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 76, comma 6, del d.l. 1/2012, il Modello B è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, valutato sulla base del computo dei passeggeri annui trasportati per i quali il dato sia disponibile.
2. Ai fini della classificazione di cui al punto precedente, per il computo dei passeggeri trasportati, si fa riferimento al traffico consuntivo, in arrivo e partenza, ai dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V; ove non disponibili, si fa riferimento ai dati pubblicati sul sito istituzionale di ENAC o, in subordine, a quelli pubblicati sui siti *web* delle associazioni di categoria, relativi al totale commerciale.

#### 12.2. Procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali

##### 12.2.1. Finalità

1. Ciascun gestore aeroportuale è tenuto a garantire, ai sensi dell'articolo 76, comma 3, del d.l. 1/2012, lo svolgimento di una consultazione periodica degli utenti dell'aeroporto, in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di tali diritti aeroportuali ed alla qualità del servizio fornito. Tale consultazione va tenuta almeno una volta l'anno, dandone comunicazione all'Autorità.
2. Ai sensi dell'articolo 76, comma 2, del d.l. 1/2012, qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti è sottoposta all'obbligo di consultazione degli utenti dell'aeroporto, e pertanto è soggetta al procedimento definito dalle misure del presente Modello B.

##### 12.2.2. Attivazione della procedura di consultazione

1. L'avvio della consultazione per la revisione del sistema dei diritti o del loro ammontare è promossa dai soggetti e con le modalità individuate al paragrafo 6.2 del Modello A.

##### 12.2.3. Notifica all'Autorità della proposta di revisione dei diritti aeroportuali

1. Il gestore aeroportuale che intenda sottoporre a consultazione una proposta di revisione dei diritti aeroportuali deve darne notifica, a mezzo PEC, all'Autorità, secondo il format di cui all'Annesso 7, almeno 30 giorni prima della data – indicata nella stessa notifica – programmata per l'avvio della procedura di consultazione degli utenti.

##### 12.2.4. Consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali

1. Alla notifica, inviata all'indirizzo di posta elettronica certificata dell'Autorità, deve essere allegata copia integrale della documentazione predisposta dal gestore di cui alla Misura 13, a supporto della citata Proposta.

2. Tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti dell'aeroporto e alle relative associazioni, in una sezione dedicata del sito *web* del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente.
3. L'Autorità provvederà a dare pubblicità sul proprio sito *web* della notifica ricevuta, ufficializzando in tal modo l'avvio della Procedura inerente all'aggiornamento dei diritti aeroportuali.
4. La modifica dei diritti aeroportuali è inefficace in caso di mancata notifica.
5. Gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore, possono presentare, a mezzo PEC, al gestore e per conoscenza all'Autorità, nei successivi 25 giorni dall'avvio della consultazione, osservazioni scritte e richieste di approfondimento su specifici temi.

**Misura 13. Informativa da parte del gestore****13.1. Documentazione necessaria per l'avvio della procedura di consultazione**

1. Il gestore aeroportuale provvede a predisporre il *Documento di consultazione*, redatto anche in lingua inglese, con il quale illustra la proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati ai sensi del presente Atto di regolazione, nonché le tematiche di maggiore interesse per gli utenti.
2. Ai fini dell'elaborazione del Documento, il gestore, nel rispetto dei principi generali di cui alla Misura 4, utilizza il tasso di remunerazione del capitale investito oggetto di pubblicazione annuale da parte dell'Autorità, in applicazione del paragrafo 10.5. Per quanto attiene all'eventuale applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, si applica quanto previsto dal paragrafo 10.6.
3. Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni:
  - a) durata del periodo tariffario, definita coerentemente con il piano degli interventi e con il piano della qualità e della tutela ambientale approvati dall'ENAC, e data presunta di sua entrata in vigore, tenendo conto della necessità di rendere pubblici i diritti ed i corrispettivi almeno 2 mesi prima della loro entrata in vigore, ai sensi dell'articolo 6.2 della Direttiva;
  - b) illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti;
  - c) listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti e di quelli proposti, da allegare anche su supporto informatico elaborabile;
  - d) dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il periodo tariffario, secondo quanto previsto alla Misura 16, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al paragrafo 27.6 lettere i) e j), da allegare anche su supporto informatico elaborabile;
  - e) confronto del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposti dal gestore per la prima annualità del periodo tariffario:
    - i. con il livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi praticati in scali europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e di standard di servizio reso, dando evidenza delle fonti utilizzate (ad esempio: *link* ai siti *web* delle tariffe dei gestori comparabili);
    - ii. con il livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi praticati in scali limitrofi che adottano i modelli definiti dall'Autorità, dando evidenza delle fonti utilizzate (ad esempio: *link* ai siti *web* delle tariffe dei gestori comparabili);
  - f) descrizione dell'applicazione data alla metodologia per il calcolo dei diritti aeroportuali prevista dal presente Modello B, con evidenza dei principali parametri utilizzati;
  - g) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento dei prodotti regolati;
  - h) illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazione dei diritti.

4. Il gestore mette a disposizione degli utenti, unitamente al Documento, la seguente documentazione di supporto:
- a) elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione (v. riferimento Annesso 14);
  - b) quadro di sintesi della Contabilità regolatoria all'Anno base, su supporto informatico elaborabile, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi dell'insieme dei prodotti regolati, nonché dei prodotti non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione, unitariamente considerati;
  - c) relazione illustrativa delle previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo tariffario, redatta secondo quanto previsto al paragrafo 7.1.2, elaborate in coerenza con le tendenze evolutive più aggiornate espresse da organismi di settore (Eurocontrol, IATA), corredata di una tabella riassuntiva delle unità di servizio previste per ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuno dei prodotti regolati, da allegare anche su supporto informatico elaborabile;
  - d) *Piano degli interventi* che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario, redatto secondo quanto previsto al paragrafo 7.1.3, con indicazione (i) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), (ii) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi e dalle eventuali innovazioni tecnologiche introdotte dal Piano, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza; (iii) dell'impatto del traffico atteso sull'utilizzo delle principali infrastrutture e dei relativi sottosistemi (es. stand, gates, pontili, controlli di sicurezza, ecc.); (iv) con riferimento agli importi relativi a ciascun intervento, dell'allocazione all'insieme dei prodotti regolati e non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione, da allegare anche su supporto informatico elaborabile; (v) degli investimenti per i quali il gestore ha presentato istanza per la remunerazione incrementale ai sensi del paragrafo 13.1;
  - e) *Piano della qualità e della tutela ambientale*, redatto secondo quanto previsto al paragrafo 7.1.4, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi, da conseguire nel periodo tariffario;
  - f) informazioni di cui alla Parte VI, Misura 28, punto 4, relative alle attività di incentivazione;
  - g) eventuale proposta di accordo sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*) di cui alla Parte VII;
  - h) relazione illustrativa del rispetto dei principi di cui al paragrafo 14.2, punto 1.

---

### 13.2. Documentazione informativa da parte del gestore all'Autorità

1. Al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del presente Modello, il gestore, contestualmente all'invio della documentazione da sottoporre agli utenti, è tenuto ad inviare all'Autorità, su supporto informatico elaborabile, i dati e le informazioni di seguito elencati:
  - a) Contabilità regolatoria all'Anno base, redatta in conformità alle misure di cui alla Parte V, comprensiva di tutti i fogli di lavoro ivi previsti e di eventuali ulteriori fogli ad essi collegati, attivi nelle formule e con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
  - b) relazione accompagnatoria alla Contabilità regolatoria di cui alla lettera a), che fornisca, oltre all'evidenza della riconciliazione con il bilancio di esercizio, adeguata descrizione dei criteri fondamentali per la costruzione della Contabilità regolatoria, con le relative modalità di allocazione dei costi per i prodotti regolati e non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione;
  - c) fogli di lavoro, costruiti sulla base del format di cui all' Annesso 2, inerenti al confronto di cui al paragrafo 13.1, punto 3, lettera e), nonché alla dimostrazione del rispetto del principio di correlazione ai costi di cui al paragrafo 14.2;
  - d) ogni altro elemento che concorra alla definizione del livello dei diritti e dei corrispettivi regolati, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;

- e) relativamente alle attività di incentivazione, le informazioni di cui alla Parte VI, Misura 28, punto 4;
  - f) prospetto di riconciliazione di cui al paragrafo 16.4;
  - g) documenti di pianificazione economico-finanziaria sottoposti ad ENAC.
2. L'Autorità si riserva di richiedere informazioni addizionali al gestore, qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni.
  3. L'Annesso 2 riveste carattere di mero supporto per consentire all'Autorità di effettuare le verifiche di competenza con riferimento al rispetto del presente Atto di regolazione.
  4. Fermo restando quanto specificato nei paragrafi precedenti, il gestore trasmette la documentazione di cui al paragrafo, punto 1, e al paragrafo 13.1, punto 3, anche in formato PDF/A.
  5. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui al presente paragrafo, punto 1, e al paragrafo 13.1, punto 3, siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

#### **Misura 14. Esito della consultazione**

##### **14.1. Conclusione della procedura di consultazione**

1. Il gestore, entro il termine massimo di 80 giorni ma almeno 30 giorni dopo l'avvio della consultazione, avuto riguardo per le richieste di approfondimento pervenute e tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al paragrafo 27.6 lettere i) e j) – e la pubblica sul proprio sito *web*, dichiarando ufficialmente conclusa la Procedura e dandone contestuale comunicazione:
  - a) agli utenti dell'aeroporto;
  - b) per informativa, alle associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali.
2. Contestualmente, utilizzando il format di cui all'Annesso 8, il gestore trasmette all'Autorità la proposta definitiva del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati, completa di:
  - a) eventuale aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni di cui alla Misura 13;
  - b) osservazioni formulate dagli utenti;
  - c) documentazione prodotta dal gestore che motivi l'accoglimento o il respingimento delle osservazioni degli utenti;
  - d) copia integrale della ulteriore documentazione prodotta da gestore ed utenti nel corso della Procedura.
3. È facoltà del gestore e degli utenti ricercare un accordo sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*), che, sulla base della proposta di cui al paragrafo 13.1, punto 4, lettera k), in linea con i principi di cui alla Parte VII, che devono essere forniti dal gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, ai sensi dell'articolo 78 del d.l. 1/2012.
4. Il gestore, al fine di provvedere alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio – fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE – deve attendere:
  - a) 20 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito *web* del gestore, ove non sia pervenuta all'Autorità (e, per conoscenza, al gestore stesso) alcuna istanza di definizione della controversia;
  - b) 30 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito *web* del gestore, ove entro 20

giorni da tale data siano pervenute all'Autorità (e, per conoscenza, al gestore stesso) istanze di definizione della controversia, ma entro i successivi 10 giorni l'Autorità ne abbia dichiarato l'inammissibilità.

---

#### **14.2. Verifiche dell'Autorità**

1. Entro 40 giorni dal ricevimento della proposta definitiva di cui al paragrafo 14.1, l'Autorità:
  - a) tenuto conto dell'ancoraggio dei diritti al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza, istruisce il procedimento di verifica del rispetto dei seguenti principi:
    - i. trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
    - ii. consultazione degli utenti aeroportuali;
    - iii. non discriminazione;
    - iv. orientamento dei diritti aeroportuali (i) alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso e (ii) ai diritti aeroportuali praticati in scali limitrofi;
    - v. correlazione ai costi, anche attraverso l'eventuale elaborazione e la trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro un arco temporale ragionevole, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario.
  - b) pubblica sul proprio sito *web* istituzionale e comunica al gestore gli esiti della suddetta verifica.
2. L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato dall'Autorità all'applicazione da parte del gestore di eventuali correttivi, adeguatamente motivati, imposti dall'Autorità nell'interesse generale.
3. In attuazione dei correttivi eventualmente imposti dall'Autorità, il gestore, entro il termine stabilito dall'Autorità medesima, elabora e trasmette una proposta tariffaria emendata.
4. Successivamente alla ricezione della proposta tariffaria emendata di cui al punto 3, l'Autorità procede alla verifica dell'applicazione dei correttivi, pubblicandone l'esito sul proprio sito *web* istituzionale.
5. Ove l'applicazione di detti correttivi incida sul livello dei diritti previsti per il periodo tariffario, il gestore dovrà provvedere alle necessarie modifiche ed ai conseguenti eventuali recuperi (di segno positivo o negativo) con le modalità definite dalla stessa Autorità o da questa rimesse alla determinazione delle parti.

---

#### **14.3. Consultazione annuale degli utenti**

##### **14.3.1. Documento informativo annuale**

1. Salvo differenti intese raggiunte in sede di consultazione, il gestore è tenuto a fornire annualmente agli utenti dell'aeroporto ed alle loro associazioni adeguate informazioni in ordine agli elementi che hanno concorso alla definizione della dinamica dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali del periodo tariffario in corso.
2. A partire dal primo anno del periodo tariffario, il gestore provvede a pubblicare sul proprio sito *web* e a trasmettere, a mezzo PEC, all'Autorità e agli utenti, al più tardi 4 mesi prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente, il Documento informativo annuale, contenente le seguenti informazioni:
  - a) eventuale aggiornamento del cronoprogramma degli investimenti riconosciuti in tariffa, validato in linea tecnica da ENAC, per le annualità residue del periodo tariffario a partire dall'anno in corso;
  - b) eventuali interventi di carattere urgente e indifferibile che, approvati in linea tecnica da ENAC, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del periodo tariffario a partire dall'anno in corso;
  - c) stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Piano degli interventi (con separata evidenza

- degli investimenti entrati in esercizio e delle lavorazioni in corso, il tutto distinto tra importi relativi ad attività aeroportuali, accessorie, di incentivazione e non pertinenti) e del relativo cronoprogramma;
- d) livello degli indicatori di qualità e tutela ambientale consuntivato nell'annualità precedente a quella in corso e accertato da ENAC, rispetto ai valori obiettivo inseriti nel Piano della qualità e della tutela ambientale approvato da ENAC per la medesima annualità;
  - e) consuntivo delle unità di servizio dell'annualità precedente e confronto con quanto previsto *ex ante* per la medesima annualità;
  - f) livello dei diritti calcolato per la successiva annualità.
3. Il gestore mette altresì a disposizione dell'Autorità:
- a) l'aggiornamento del prospetto di riconciliazione di cui al paragrafo 16.4;
  - b) l'aggiornamento del confronto dei livelli dei diritti aeroportuali di cui al paragrafo 13.1, punto 3, lettera e).
4. Le informazioni di cui ai punti 2 e 3 sono rese disponibili all'Autorità, con le stesse tempistiche, sulla base dell'aggiornamento del format di cui all' Annesso 2.
5. L'Annesso 2 riveste carattere di mero supporto per consentire all'Autorità di effettuare le verifiche di competenza con riferimento al rispetto del presente Atto di regolazione.
6. Fermo restando quanto specificato nei singoli paragrafi, il gestore trasmette la documentazione di cui ai punti 2 e 3, anche in formato PDF/A.
7. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui ai punti 2 e 3 siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

#### **14.3.2. Consultazione annuale sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali**

1. Gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore di cui al paragrafo 14.3.1, punto 2, possono presentare, a mezzo PEC, al gestore e per conoscenza all'Autorità, nei successivi 25 giorni, osservazioni scritte e richieste di approfondimento su specifici temi.
2. Il gestore entro il 30 ottobre di ciascun anno:
  - a) trasmette all'Autorità la documentazione che motivi l'accoglimento o il respingimento delle osservazioni formulate dagli utenti;
  - b) pubblica sul proprio sito *web* il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità, provvedendo inoltre alla trasmissione degli stessi, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.

### **Misura 15. Attività di vigilanza**

#### **15.1. Principi generali**

1. Per quanto riguarda, in generale, le attività di vigilanza dell'Autorità, ove occorrenti e fatte salve le previsioni del paragrafo 15.2, si applica quanto previsto nella Misura 9 esposta nel Modello A.

#### **15.2. Definizione delle controversie**

1. La maggioranza degli utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno il 50% delle WLU consuntivate nelle ultime due stagioni IATA di cui siano disponibili i

dati, può rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva da parte del gestore, presentando motivata e documentata istanza di opposizione alla proposta del gestore del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati.

2. Nel caso di presentazione dell'istanza, il sistema od il livello dei diritti oggetto della proposta definitiva non ha efficacia fino a pronuncia dell'Autorità.
3. A pena di inammissibilità, l'istanza deve:
  - a) contenere le informazioni e i documenti richiesti nel format di cui all' Annesso 13;
  - b) essere presentata dagli utenti che abbiano formulato osservazioni scritte, ai sensi di quanto disposto dal paragrafo 12.2.3, punto 5;
  - c) contenere le specifiche ragioni del dissenso alla proposta, per le quali viene richiesto l'intervento della Autorità.
4. L'Autorità dispone, entro 10 giorni dal ricevimento, l'archiviazione delle istanze inammissibili ai sensi dei punti che precedono, nonché di quelle manifestamente infondate in quanto prive dei presupposti di fatto e di diritto, o palesemente strumentali al rinvio dell'entrata in vigore del sistema o del livello dei diritti. Dell'eventuale archiviazione è data comunicazione al gestore ed alle parti ricorrenti.

#### **15.2.1. Avvio del Procedimento di risoluzione della controversia**

1. L'Autorità, verificata l'ammissibilità dell'istanza, entro 10 giorni dal ricevimento della stessa comunica alle parti, a mezzo PEC, l'avvio del procedimento di risoluzione della controversia, all'interno del quale sarà conseguentemente assorbita la verifica di cui al paragrafo 14.2.
2. In tale avviso sono specificamente indicati:
  - a) la data di deposito dell'istanza;
  - b) l'oggetto della procedura;
  - c) l'ufficio in cui si può prendere visione degli atti;
  - d) il Responsabile del procedimento;
  - e) i termini entro cui le parti interessate possono produrre memorie e documentazione;
  - f) il termine di conclusione del procedimento, in accordo a quanto previsto all'articolo 11, paragrafo 7, della Direttiva 2009/12/CE.
3. Unitamente alla comunicazione di cui ai punti precedenti, l'Autorità trasmette alla controparte copia dell'istanza depositata, nonché degli allegati che non siano già nella sua disponibilità.
4. Se ne ravvisa la necessità, l'Autorità:
  - a) può richiedere alle parti di integrare le informazioni, mediante relazioni scritte su punti specifici ovvero ulteriori documenti, con esplicita avvertenza delle sanzioni previste in caso di mancata risposta o di comunicazioni non rispondenti al vero;
  - b) può convocare in audizione le parti, al fine di acquisire le rispettive posizioni ovvero ulteriori elementi utili per l'istruttoria del procedimento.

#### **15.2.2. Accesso agli Atti**

1. I documenti depositati ovvero acquisiti nel corso del procedimento sono, di regola, accessibili dalle parti del procedimento.
2. La parte interessata, con apposita istanza, in cui devono essere esplicitate le specifiche ragioni di segretezza ovvero di riservatezza attinenti alla tutela della propria sfera giuridica, ha l'onere di chiedere, al momento del loro deposito ovvero, per quelli acquisiti d'ufficio, entro 5 giorni dalla comunicazione

dell'avviso del relativo provvedimento istruttorio, che alcuni documenti, in tutto o in parte, siano sottratti all'accesso.

3. L'Autorità, con provvedimento motivato, contempera le esigenze di trasparenza con quelle di segretezza e riservatezza, nel rispetto dell'esercizio del diritto di difesa.

#### **15.2.3. Decisione provvisoria**

1. Entro 4 settimane dalla data di ricevimento dell'istanza, l'Autorità adotta una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, a meno che entro lo stesso termine non possa essere adottata la decisione definitiva sulla controversia.
2. Nelle more dell'adozione della decisione provvisoria da parte dell'Autorità, e comunque fino alla data fissata per l'entrata in vigore dei nuovi diritti, i diritti esigibili dal gestore saranno quelli in vigore nel corso della consultazione.

#### **15.2.4. Decisione sulla controversia**

1. Il procedimento di risoluzione della controversia è definito con la decisione dell'Autorità entro il termine di 4 mesi, decorrenti dalla data di ricevimento dell'istanza. Per motivate esigenze istruttorie, il termine può essere prorogato di ulteriori 2 mesi.
2. La decisione dell'Autorità:
  - a) è motivata;
  - b) persegue gli obiettivi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 e all'articolo 37 del d.l. 201/2011;
  - c) è orientata al ripristino dell'allineamento del livello dei diritti o del sistema dei diritti ai principi e ai criteri alla base del presente Atto di regolazione ed alla rimozione di condizioni all'accesso ritenute dall'Autorità limitative o di ostacolo alla concorrenza ovvero discriminatorie per l'utenza;
  - d) include l'esito della verifica di cui al paragrafo 14.2.
3. Le decisioni adottate dall'Autorità e le relative motivazioni vengono notificate alle parti interessate e pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità stessa.
4. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al giudice amministrativo.

#### **15.2.5. Adempimenti del gestore**

1. Il gestore provvede, con data di entrata in vigore stabilita dall'Autorità, ad adeguare il livello dei diritti od il sistema dei diritti, tenendo conto della decisione di cui alla Misura 15.2.4.
2. Il gestore pubblica sul proprio sito *web* il nuovo livello dei diritti, definito in coerenza con la decisione della Autorità, provvedendo ad attivare le azioni necessarie all'informativa che deve essere resa all'Autorità medesima, nonché alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali e della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.
3. La rideterminazione del livello dei diritti tiene conto dell'eventuale saldo (positivo o negativo) che, a partire dalla data di entrata in vigore di cui al punto 2 ed a valere sulla restante parte del periodo tariffario, deve essere recuperato o restituito dal gestore per l'allineamento dei ricavi ai costi ammessi.
4. Il citato saldo è determinato dalla differenza tra:
  - a) i ricavi già maturati, come risultanti dall'applicazione, al traffico effettivo, del livello provvisorio dei diritti nel periodo intercorrente fra: (i) la data individuata dal gestore per l'entrata in vigore del nuovo livello dei diritti in esito all'originaria consultazione con gli utenti, e (ii) la data di cui al punto

- 2;
- b) i ricavi effettivamente spettanti, come risultanti dall'applicazione, al medesimo traffico ed al medesimo periodo, del livello dei diritti conseguenti alla decisione dell'Autorità di cui al paragrafo 15.2.4.
5. Il saldo così definito è maggiorato di un tasso di interesse coerente con quanto determinato dall'Autorità ai fini della remunerazione del costo del capitale di debito per il settore dei prodotti regolati, a fronte del ritardato incasso delle somme spettanti e non percepite (a favore del gestore aeroportuale) o dei tempi di giacenza di somme percepite e non dovute (a favore degli utenti dell'aeroporto).
6. Il gestore fornisce agli utenti dell'aeroporto, in occasione della prima consultazione annuale condotta ai sensi del paragrafo 14.3.2, e nell'ambito del *Documento informativo annuale*, un'ampia e documentata informazione riguardo alle modalità di recupero o restituzione del saldo come sopra definito.

#### **Misura 16. Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario**

##### **16.1. Benchmark europeo del livello dei diritti aeroportuali**

1. Ai fini del confronto del livello dei diritti aeroportuali praticati, il gestore individua un campione di aeroporti europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e di standard di servizio reso. Per ciascuno degli scali ricompresi in detto campione, il gestore identifica i servizi ritenuti maggiormente rappresentativi rispetto alla propria offerta.
2. Le informazioni di cui al punto 1 sono rese disponibili all'Autorità sulla base della compilazione del format di cui all' Annesso 2.

##### **16.2. Confronto con aeroporti limitrofi del livello dei diritti aeroportuali**

1. Ai fini del confronto del livello dei diritti aeroportuali praticati, il gestore individua gli aeroporti limitrofi che adottano i modelli definiti dall'Autorità. Per ciascuno di tali aeroporti, il gestore identifica i servizi ritenuti maggiormente rappresentativi rispetto alla propria offerta.
2. Le informazioni di cui al punto 1 sono rese disponibili all'Autorità sulla base della compilazione del format di cui all' Annesso 2.

##### **16.3. Dinamica dei corrispettivi**

1. Il gestore elabora la dinamica dei corrispettivi avendo riguardo all'insieme delle prestazioni regolate erogate.
2. Il gestore elabora la proposta tariffaria della prima annualità del periodo tariffario sulla base dei confronti di cui ai paragrafi 16.1 e 16.2, tenuto altresì conto:
  - a) della necessità del rispetto della correlazione ai costi entro un arco temporale ragionevole, di norma corrispondente alla durata del periodo tariffario;
  - b) dei principi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012.
3. Con riferimento alla dinamica dei corrispettivi delle successive annualità, il gestore elabora il livello dei diritti e dei corrispettivi per il periodo regolatorio a partire dalla proposta tariffaria di cui al punto 2, sulla base:
  - a) del tasso di inflazione programmata quale rilevabile dall'ultimo DEF disponibile. Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, il gestore può far riferimento al dato

- dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo;
- b) al fine di evitare eventuali sopra-compensazioni, delle previsioni di traffico afferenti al periodo tariffario di cui al paragrafo 13.1, punto 4, lettera c).
4. La durata del periodo tariffario per la definizione della dinamica dei corrispettivi deve essere definita coerentemente con il piano degli interventi e con il piano della qualità e della tutela ambientale approvati dall'ENAC e non può essere superiore a 5 anni.
5. In tema di trattamento dei margini commerciali (MC), per quanto rileva, si applica quanto previsto dal paragrafo 10.8 del Modello A.
6. Ai fini della correlazione ai costi di cui al punto 2, il gestore elabora un prospetto di riconciliazione tra ricavi e costi afferente all'Anno base, all'Anno ponte e ad ogni anno del periodo regolatorio.
7. Le informazioni di cui al punto 6 sono rese disponibili all'Autorità sulla base della compilazione del format di cui all' Annesso 2.
8. Fermo restando quanto specificato nei paragrafi precedenti, il gestore trasmette la documentazione di cui al presente paragrafo anche in formato PDF/A.
9. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui al presente paragrafo siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

---

#### 16.4. **Prospetto di riconciliazione**

1. Il prospetto di riconciliazione tra ricavi e costi di cui al paragrafo 16.3, punto 6, contiene almeno le seguenti informazioni:
- il valore della produzione stimato avendo riguardo, tra l'altro, alla dinamica dei corrispettivi di cui al Misura 16.3 e delle previsioni di traffico di cui al paragrafo 13.1, punto 4, lettera c);
  - i costi operativi al netto degli ammortamenti stimati;
  - gli ammortamenti, elaborati avendo riguardo a quanto previsto al paragrafo 10.3;
  - il capitale investito netto, elaborato avendo riguardo a quanto previsto al paragrafo 10.2;
  - la remunerazione del capitale investito netto avendo riguardo a quanto previsto al paragrafo 10.5;
  - l'ammontare degli investimenti, elaborati avendo riguardo a quanto previsto al paragrafo 13.1, punto 4, lettera d);
  - i volumi di traffico passeggeri, di merce, posta e movimenti, elaborati avendo riguardo alle previsioni di traffico di cui al paragrafo 13.1, punto 4, lettera c).
2. Le informazioni di cui al punto 1 sono elaborate avendo riguardo:
- al totale delle prestazioni regolate ai sensi del d.l. 1/2012 e al totale delle attività;
  - per l'Anno base, ai dati consuntivati elaborati a partire dalle informazioni di cui alla Parte V.
3. Le informazioni di cui al punto 1 sono rese disponibili all'Autorità sulla base della compilazione del format di cui all' Annesso 2.
4. Fermo restando quanto specificato nei paragrafi precedenti, il gestore trasmette la documentazione di cui al presente paragrafo anche in formato PDF/A.
5. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui al presente paragrafo siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

**16.5. Proposta definitiva della dinamica tariffaria e monitoraggio annuale**

1. Ai fini della consultazione annuale di cui al paragrafo 14.3, il gestore provvede all'aggiornamento dei corrispettivi, applicando il tasso di inflazione programmata per l'anno  $t+1$  sulla base dell'ultimo DEF disponibile. Qualora i dati disponibili non coprissero l'anno  $t+1$ , il gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.
2. Il gestore provvede pertanto a trasmettere all'Autorità l'aggiornamento del format di cui all' Annesso 2, riportando, ove presenti, i dati consuntivati.
3. Fermo restando quanto specificato nei paragrafi precedenti, il gestore trasmette la documentazione di cui al presente paragrafo anche in formato PDF/A.
4. Qualora per esigenze organizzative i documenti di cui al presente paragrafo siano trasmessi con l'apposizione di firme autografe, il gestore provvede a trasmetterne una copia non sottoscritta, su supporto informatico elaborabile.

**Misura 17. Struttura tariffaria****17.1. Sub-articolazioni di tariffa**

1. Per quanto rileva, si applica quanto previsto dal paragrafo 11.1 del Modello A.

**17.2. Accorpamento di prodotti regolati**

1. Per quanto rileva, si applica quanto previsto dal paragrafo 11.2 del Modello A.

## Parte IV Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali

### Misura 18. Finalità dell'intervento

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

### Misura 19. Reti aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti

#### 19.1. Ambito di applicazione

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

#### 19.2. Procedura per l'istanza per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera Rete aeroportuale

1. Il gestore di una Rete aeroportuale sul territorio italiano designata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere della Conferenza Unificata, può inviare istanza all'Autorità per essere autorizzato ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera Rete aeroportuale. L'istanza è presentata secondo lo schema/format riportato all' Annesso 9, precisando in particolare quale sia l'"aeroporto principale" della Rete, ossia l'aeroporto che – nell'ambito degli aeroporti della Rete – ha registrato il più elevato volume di traffico (in termini di passeggeri annui), valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati, a consuntivo, registrati negli ultimi 5 anni, per i quali il dato sia disponibile.
2. A seguito dell'istanza di cui al punto 1, l'Autorità acquisisce dai Ministeri competenti le risultanze istruttorie sottostanti la designazione della Rete, necessarie ai fini, della autorizzazione all'introduzione di un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete, ai sensi dell'articolo 74, comma 2, del d.l. 1/2012, nonché ai fini della verifica della conformità al pertinente Modello della conseguente proposta tariffaria.

#### 19.3. Procedura di revisione dei diritti aeroportuali

1. Fatto salvo quanto specificato al paragrafo 19.2, si applica quanto previsto dalla Misura 6 del Modello A; tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.

**19.4. Informativa da parte del gestore e dei vettori****19.4.1. Principi generali**

1. Si applica quanto previsto dalla Misura 7 del Modello A; tali paragrafi si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.

**19.4.2. Informativa da parte del gestore agli utenti**

1. Tutte le informazioni del *Documento di consultazione* riferito alla Rete aeroportuale che risultino attinenti a:
  - a) livelli e dinamica temporale dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi;
  - b) quadro di sintesi della Contabilità regolatoria all'Anno base, su supporto informatico elaborabile, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ogni singolo prodotto regolato – prima dell'applicazione delle eventuali proposte di accorpamento, *basket* e/o disaggregazione di servizi – nonché dei prodotti non regolati, non pertinenti e afferenti alle attività di incentivazione unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all'Aviazione generale, nel caso in cui siano presenti servizi o infrastrutture ad essa dedicati ovvero differenziazione tariffaria;
  - c) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento delle prestazioni regolate erogate;
  - d) illustrazione delle eventuali proposte di *basket* tariffari;
  - e) illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti;
  - f) elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione;
  - g) Piano degli interventi che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario;
  - h) Piano della qualità e della tutela ambientale;
  - i) relazione sulla capacità dell'impianto aeroportuale, nonché dei livelli operativi di servizio (LoS) delle principali infrastrutture ed installazioni aeroportuali;devono essere esplicitate per ogni singolo scalo aeroportuale, al fine di garantire il rispetto del principio di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.
2. Le informazioni residuali rispetto a quelle riportate nel paragrafo 7.1.1, punti 2 e 3, del Modello A devono essere fornite a livello di Rete.
3. Con riferimento alle poste figurative di trasferimento, di cui al paragrafo 21.4, il gestore:
  - a) illustra all'utenza le poste figurative di trasferimento e i relativi impatti sui corrispettivi;
  - b) concorda con gli utenti, in sede di consultazione, le modalità per l'adeguamento annuale di tali poste.
4. Le previsioni di traffico devono essere presentate sia per ogni singolo scalo aeroportuale sia a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.
5. Il Piano degli interventi deve essere predisposto per ogni singolo scalo aeroportuale, con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.
6. Il Piano della qualità e della tutela ambientale deve essere presentato per ogni singolo scalo aeroportuale, con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

#### 19.4.3. Documentazione informativa da parte del vettore

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

---

#### 19.5. Esito della consultazione

1. Per quanto rileva, si applica quanto previsto dalla Misura 8 del Modello A; tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.
2. La proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati deve essere presentata dal gestore della Rete a livello di ciascuno scalo aeroportuale.

---

#### 19.6. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

##### 19.6.1. Principi generali

1. Si applica quanto previsto dal paragrafo 8.2 del Modello A; tali paragrafi si applicano al gestore della Rete aeroportuale.

##### 19.6.2. Monitoraggio sugli investimenti

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

##### 19.6.3. Monitoraggio sulla qualità

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

---

#### 19.7. Attività di vigilanza

1. Si applica quanto previsto dalla Misura 9 del Modello A.

### Misura 20. Reti aeroportuali: Costing

#### 20.1. Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario

1. Si applica quanto previsto dai paragrafi da 10.1 a 10.8 del Modello A nonché quanto previsto nella Parte V del presente Atto di regolazione; tali paragrafi si applicano a livello di singolo scalo aeroportuale, con la specificità di cui al paragrafo 20.2; inoltre, con riferimento al meccanismo di sostenibilità del rischio traffico, si applica quanto previsto al paragrafo 10.10 a livello dell'intera Rete.

---

#### 20.2. Tasso di remunerazione del capitale investito

1. Per il tasso di remunerazione del capitale investito netto, determinato mediante la metodologia del costo medio ponderato del capitale investito (WACC), si applica quanto previsto dal paragrafo 10.5 del Modello A.

2. Per quanto attiene all'eventuale applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, si applica quanto previsto dal paragrafo 10.6 del Modello A.

## **Misura 21. Reti aeroportuali: Pricing**

### **21.1. I prodotti soggetti a regolazione tariffaria**

1. Si applica quanto previsto dalla Misura 11 e dal paragrafo 10.9 del Modello A; tali paragrafi si applicano a livello di singolo scalo aeroportuale, con le specificità di cui ai seguenti paragrafi.

### **21.2. Obiettivo di recupero della produttività da efficientamento**

1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al paragrafo 10.1.2 del Modello A relativa alla dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base, il parametro di cui al paragrafo 10.1.4 è l'indicatore annuo di recupero di produttività, valido per ciascuna annualità del periodo tariffario e unico a livello di Rete aeroportuale, da applicarsi a ciascun singolo aeroporto della Rete.
2. Il valore annuo di  $\pi_e$  è determinato ai sensi di quanto previsto al paragrafo 10.1.4 del Modello A, come media delle  $\pi_e$  dei singoli aeroporti facenti parte della Rete stessa, ponderata sulla base dei rispettivi costi operativi ammessi all'Anno base.
3. Qualora uno degli aeroporti della Rete rientri nell'ambito di applicazione del Modello B, il valore annuo di  $\pi_e$  è determinato sulla base di quanto previsto per gli aeroporti di cui al Modello A dal paragrafo 10.1.4, punto 6.

### **21.3. Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie della Rete aeroportuale**

1. Con riferimento al paragrafo 10.8 del Modello A, il meccanismo di trattamento del margine commerciale (MC) derivante dalle attività accessorie deve essere applicato dal gestore avuto riguardo di considerare l'insieme degli aeroporti costituenti la Rete.

### **21.4. Modulazione tariffaria della Rete aeroportuale**

1. Una volta definito e reso noto in consultazione il corrispettivo unitario all'anno  $t$  per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate e per singolo aeroporto (di cui al paragrafo 10.9 del Modello A) della Rete aeroportuale, il gestore (conformemente alle prestazioni erogate di cui alla Misura 11 del Modello A) può proporre in consultazione una modulazione tariffaria tra gli aeroporti ricompresi nella Rete, avvalendosi di un meccanismo di mutualizzazione dei costi tra gli scali, mediante apposite poste figurative di trasferimento di parte dei ricavi relativi a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate.
2. Il gestore della Rete può quindi prevedere *ex ante*, per ciascun anno del periodo tariffario, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate e per ciascun aeroporto, l'utilizzo di poste figurative di trasferimento di segno positivo o negativo, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario e complessivamente a livello di Rete aeroportuale.
3. Il gestore della Rete deve fornire adeguata informazione quali/quantitativa agli utenti in merito alle finalità che, in coerenza con le pertinenti Linee Guida ministeriali, intende perseguire con la modulazione tariffaria posta in consultazione.
4. La modulazione tra aeroporti proposta dal gestore della Rete per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate deve comunque rispettare il seguente vincolo: al fine di assicurare la neutralità

economico-finanziaria del meccanismo, i ricavi scaturenti dall'applicazione dei diritti aeroportuali e relativi all'intera Rete, attualizzati per l'intero periodo tariffario e determinati in esito ai criteri di *costing* e *pricing* precedentemente descritti e in correlazione ai volumi di traffico previsti, devono essere uguali alla somma dei corrispondenti ricavi di ogni singolo aeroporto, attualizzati per l'intero periodo tariffario e determinati in esito alla modulazione della presente Misura.

5. Ai fini della modulazione tariffaria, il gestore della Rete deve determinare *ex ante* i valori delle poste figurative di trasferimento per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate ( $PFT_{t,i,j}$ ), di segno positivo o negativo, che ogni aeroporto *i*-esimo riceve/corrisponde all'anno *t* all'aeroporto *j*-esimo, secondo quanto deciso dal gestore stesso.
6. L'Autorità si riserva di valutare i diritti degli aeroporti della Rete e le relative poste figurative di trasferimento  $PFT_{t,i,j}$  determinati in esito alla consultazione, al fine di verificarne la congruità nel rispetto del principio di contenimento dei costi per gli utenti.
7. Al fine di fornire adeguata trasparenza per il meccanismo di modulazione tariffaria tra aeroporti, il gestore della Rete deve inoltre fornire in fase di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, sulla base della seguente tabella, i prospetti annuali che forniscono evidenza, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate, sia del totale dell'ammontare delle poste figurative di trasferimento che annualmente ogni aeroporto deve corrispondere/ricevere alla/dalla Rete, sia dell'ammontare delle poste figurative di trasferimento che annualmente ogni aeroporto deve corrispondere/ricevere ad/da ogni altro aeroporto della Rete:

Aeroporto	Aeroporto 1	Aeroporto 2	...	Aeroporto m	Totale $PFT_{j,i}$
Aeroporto 1	0	$PFT_{1,2}$		$PFT_{1,m}$	$PFT_{1,2} + \dots + PFT_{1,m}$
Aeroporto 2	$PFT_{2,1}$	0		$PFT_{2,m}$	$PFT_{2,1} + \dots + PFT_{2,m}$
...					
Aeroporto n	$PFT_{n,1}$	$PFT_{n,2}$		0	$PFT_{n,1} + PFT_{n,2} + \dots$
<b>Totale <math>PFT_{i,j}</math></b>	$PFT_{2,1} + \dots + PFT_{n,1}$	$PFT_{1,2} + \dots + PFT_{n,2}$		$PFT_{1,m} + PFT_{2,m} + \dots$	

8. La documentazione di cui al punto 7 è fornita dal gestore compilando sulla base del format di cui all'Annesso 2.
9. Sulla base del corrispettivo unitario annuale relativo a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate da ogni singolo aeroporto della Rete, rideterminata in esito a quanto previsto al punto 4, il gestore della Rete, conformemente alle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale di cui alla Misura 11 del Modello A e a parità di ricavi complessivi, determina i diritti aeroportuali afferenti a tutte le classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate o aggregazione/basket delle stesse come di seguito definito.
10. Il computo, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore e per ogni aeroporto - o per ogni eventuale aggregazione degli stessi, derivanti dall'applicazione dei meccanismi di *pricing* di seguito riportati - del corrispettivo unitario di riferimento per ciascuno degli anni che compongono il periodo tariffario, sarà seguito dall'eventuale modulazione o sub-articolazione tariffaria, effettuata dal gestore della Rete tenendo conto che, per il corrispettivo medio  $C_{t,j}$  dell'aeroporto *i*-esimo relativo all'anno *t*, deve valere la seguente relazione:

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

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

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

#### **21.5. Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore**

1. Si applica quanto previsto dal paragrafo 11.2 di cui al Modello A; tale paragrafo si applica a livello di singolo scalo aeroportuale.

#### **21.6. Basket e modulazione tariffaria**

1. Si applica quanto previsto dal paragrafo 11.3 di cui al Modello A; tale paragrafo si applica a livello di singolo scalo aeroportuale.

### **Misura 22. Reti aeroportuali: Monitoraggio e adeguamento annuale**

#### **22.1. Monitoraggio e adeguamento annuale**

1. Si applica quanto previsto dal paragrafo 10.9, con specifico riferimento alle parti relative al monitoraggio e all'adeguamento annuale nel corso del periodo tariffario, nonché dai paragrafi 10.10 e 10.11 del Modello A; tali paragrafi si applicano a livello di singolo scalo aeroportuale.

### **Misura 23. Sistemi aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti**

#### **23.1. Ambito di applicazione**

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, come modificati dall'articolo 10 della l. 37/2019, e con specifico riferimento a quanto previsto dall'articolo 74, comma 3, i principi e criteri di cui alla presente Parte si applicano, per ragioni di distribuzione del traffico, ad ogni Sistema.

#### **23.2. Istanza di applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente**

1. Per l'applicazione del sistema di tariffazione comune agli aeroporti compresi nel Sistema è necessario presentare istanza all'Autorità, secondo lo schema/format riportato all' Annesso 10, entro 60 giorni prima della data programmata per l'avvio della procedura di consultazione degli utenti.

2. L'istanza di cui al punto 1, è accompagnata dalla documentazione necessaria<sup>7</sup> a consentire all'Autorità di verificare, entro 30 giorni dal ricevimento della stessa, ai fini dell'applicazione di un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, il rispetto dei principi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 con riferimento agli obiettivi di distribuzione del traffico che si intendono conseguire.
3. Fatto salvo il procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui al presente Modello, in caso di valutazione positiva dell'istanza da parte dell'Autorità, il gestore del Sistema avvia la procedura, descritta dal paragrafo 23.3 al paragrafo 23.7, per la revisione dei diritti aeroportuali da applicare al Sistema, presentando istanza di avvio della consultazione degli utenti secondo lo schema/formato riportato all' Annesso 11.
4. In esito del procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui al presente Modello, l'Autorità provvede ad informare la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze della consentita applicazione di un sistema di tariffazione comune e trasparente.

---

### **23.3. Procedura di revisione dei diritti aeroportuali**

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali dal paragrafo 19.3; tale paragrafo si applica al gestore del Sistema aeroportuale con il coinvolgimento degli utenti di detto Sistema.

---

### **23.4. Informativa da parte del gestore e dei vettori**

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali dal paragrafo 19.4; tale paragrafo si applica al gestore del Sistema aeroportuale con il coinvolgimento degli utenti di detto Sistema.

---

### **23.5. Esito della consultazione**

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali dal paragrafo 19.5; tale paragrafo si applica al gestore del Sistema aeroportuale con il coinvolgimento degli utenti di detto Sistema.

---

### **23.6. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti**

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali dal paragrafo 19.6; tale paragrafo si applica al gestore del Sistema aeroportuale con il coinvolgimento degli utenti di detto Sistema.

---

### **23.7. Attività di vigilanza**

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali dal paragrafo 19.7.

---

<sup>7</sup> A tal fine, in conformità alle misure relative alla regolazione dei Sistemi aeroportuali, la documentazione allegata all'istanza deve ricoprendere il Piano di distribuzione del traffico del Sistema aeroportuale, nonché i documenti previsti nei Modelli di riferimento per i singoli aeroporti concernenti in particolare:

- i modelli di *costing* (paragrafi dal 10.1 al 10.8 del Modello A e Parte V) per singolo aeroporto ricompreso nel Sistema aeroportuale;
- il modello di *pricing* (paragrafo 10.9 e Misura 11 e del Modello A) da applicare al Sistema aeroportuale.

**Misura 24. Sistemi aeroportuali: *Costing***

**24.1. *Costing***

1. Al Sistema aeroportuale si applica quanto previsto dai paragrafi di cui alla Misura 20.

**Misura 25. Sistemi aeroportuali: *Pricing***

**25.1. *Pricing***

1. Al Sistema aeroportuale si applica quanto previsto dai paragrafi di cui alla Misura 21.

**Misura 26. Sistemi aeroportuali: *Monitoraggio e adeguamento annuale***

**26.1. *Monitoraggio e adeguamento annuale***

1. Al Sistema aeroportuale si applica quanto previsto dai paragrafi di cui alla Misura 22.

## Parte V Contabilità regolatoria

### Misura 27. Contabilità regolatoria e ulteriore documentazione

#### 27.1. Aspetti generali

1. Ciascun gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare all'Autorità la Contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili, di cui al paragrafo 27.2.2, fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo:
  - a) entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio,
  - b) entro 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio nel caso di rettifiche alla Contabilità regolatoria, certificate da società di revisione contabile, di cui alla Misura 10.1, punto 1, lettera b).
2. Detto obbligo vale sia per le società a venti sede in Italia che per quelle a venti sede all'estero.
3. Il gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare i prospetti di bilancio con i prospetti di Contabilità regolatoria in accordo con i paragrafi 27.3.1 e 27.3.2, all'interno della relazione accompagnatoria. I valori di bilancio successivamente inseriti nei prospetti economici e patrimoniali indicati nel paragrafo 27.2.2, punto 1, lettere d), e) e f) saranno, quindi, coerenti con la suddetta riclassificazione.
4. Il gestore aeroportuale che esercita attività aeroportuali, accessorie, di incentivazione e non pertinenti, come definite dal paragrafo 27.4, attraverso rapporti con società controllate, redige gli schemi contabili utilizzando i criteri e principi di redazione del bilancio consolidato.
5. Gli schemi contabili di cui al paragrafo 27.2.2 d), e), f), g), e la relazione di cui al paragrafo 27.2.3 sono certificati dal soggetto incaricato, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 2409 bis del Codice Civile, del controllo contabile del gestore aeroportuale; la certificazione in argomento dovrà attestare la conformità dei documenti citati *supra* ai modelli dell'Autorità.
6. È facoltà dell'Autorità richiedere elementi informativi aggiuntivi, con obbligo per il gestore di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'Autorità medesima.

#### 27.2. Elenco dei documenti

##### 27.2.1. Principi generali

1. La Contabilità regolatoria certificata annuale che il gestore è tenuto a fornire all'Autorità è costituita dagli schemi contabili riportati all'Annesso 3.
2. Gli schemi contabili di cui all'Annesso 3 si applicano anche agli aeroporti tenuti all'applicazione del Modello A e a venti traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui.
3. Per i gestori che sono sottoposti al Modello B, sono previsti schemi contabili semplificati riportati all'Annesso 4.

### 27.2.2. Schemi contabili

1. Gli schemi contabili sono redatti su supporto informatico elaborabile, firmato digitalmente, sulla base dei prospetti di seguito elencati:
  - a) Prospetto di descrizione dei parametri che caratterizzano lo scalo ("generali");
  - b) Prospetto dei dati tecnici, di traffico e di qualità ("tecnici, traffico e qualità");
  - c) Prospetto di sintesi degli investimenti effettuati vs programmati e manutenzioni ordinarie ("investimenti, manutenzioni");
  - d) Prospetto di sintesi della Contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti economiche ("conti economici");
  - e) Prospetto di sintesi della Contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti patrimoniali ("conti patrimoniali");
  - f) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili alle infrastrutture centralizzate e beni di uso esclusivo ("infrastrutture centralizzate, BUE");
  - g) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche riferibili alle attività di incentivazione ("Attività di incentivazione");
  - h) Prospetto di sintesi delle politiche di incentivazione e sviluppo del traffico ("incentivi").

### 27.2.3. Metodologia e Rendicontazione di Contabilità regolatoria

1. Il gestore redige un documento che espliciti le modalità di rendicontazione della Contabilità regolatoria.
2. In particolare, detto documento contiene almeno i seguenti aspetti:
  - a) la descrizione del modello logico del sistema di Contabilità analitica con evidenza della metodologia di attribuzione delle varie poste economiche e patrimoniali ai centri di costo nel rispetto della separazione contabile (ad esempio: *full costing*, ABC, etc.);
  - b) la descrizione dell'ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della gestione dei centri di costo;
  - c) la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità delle componenti economiche e patrimoniali adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione a ciascuno degli aspetti specificati nei prospetti di Contabilità regolatoria;
  - d) i criteri di separazione contabile adottati nell'individuazione dei centri di costo e di ricavo indicati nei prospetti di Contabilità regolatoria, corredata da note di commento esplicative e da descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, e delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all'anno precedente;
  - e) la descrizione delle partite infragruppo con l'evidenza della metodologia di valorizzazione ed i criteri di consolidamento, nel rispetto di quanto previsto al paragrafo 27.4;
  - f) le informazioni di dettaglio in merito alle incentivazioni, come meglio specificate nella Parte VI del presente Atto di regolazione.
3. Detto documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità regolatoria è corredata da una *"Relazione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità regolatoria"*, redatta da una società di revisione indipendente dal gestore e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni di cui alla presente Parte V.

### 27.3. Criteri generali di ammissibilità dei costi

1. L'ammissibilità ai fini regolatori dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente Atto di regolazione, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:

- a) Pertinenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività aeroportuali e accessorie, non pertinenti e di incentivazione di cui al paragrafo 27.4;
- b) congruità, causalità, oggettività, proporzionalità: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo tariffario, nonché al prezzo applicato a beni o servizi trasferiti nel corso di una transazione comparabile sul libero mercato in circostanze comparabili;
- c) competenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
- d) imputazione al conto economico: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza, fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità di cui ai paragrafi 27.3.1 e 27.3.2;
- e) separatezza: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
- f) comparabilità dei valori: i valori riportati nei documenti di Contabilità regolatoria devono risultare comparabili con le voci incluse nella dinamica tariffaria di cui all'Annesso 2;
- g) verificabilità dei dati: i costi indicati nei documenti di Contabilità regolatoria devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla Contabilità generale e dal bilancio d'esercizio o dal bilancio consolidato, in caso di presenza di attività svolte da società controllate.

#### 27.3.1. Ammissibilità dei costi operativi (OpEx) all'Anno base

1. Fatto salvo quanto specificato nel presente paragrafo, per la determinazione dei costi operativi sono ammissibili ai fini tariffari i costi iscrivibili alle voci B. Costi della produzione (6. per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci; 7. per servizi; 8. per godimento di beni di terzi; 9. per il personale; 11. variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci; 14. oneri diversi di gestione) dell'articolo 2425 del Codice Civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.
2. Tali tipologie di costo dovranno essere valutate al netto di eventuali partite rettificative (come, ad esempio, capitalizzazioni per lavori interni oppure variazioni delle rimanenze, rimborsi o indennizzi), nonché al lordo dell'utilizzo o del rilascio di fondi precedentemente accantonati.
3. Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non possono essere allocati negli schemi contabili né alle attività aeroportuali, né a quelle accessorie:
  - a) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
  - b) accantonamenti di qualsiasi natura;
  - c) oneri finanziari;
  - d) oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP afferente al costo del lavoro e dei tributi locali);
  - e) oneri connessi all'erogazione di liberalità;
  - f) oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi;
  - g) oneri processuali in cui la parte è risultata soccombente;
  - h) oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'utenza aeroportuale.
4. Dell'ammontare di tali voci di costo deve essere data evidenza nel prospetto di riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base.

5. Gli oneri sostenuti dal gestore aeroportuale per prestazioni e servizi resi a soggetti terzi e oggetto di riaddebito diretto nei confronti dei medesimi, sono registrati nella sezione "non pertinenti" di cui al paragrafo 27.4, in quanto non concorrenti alla definizione dei costi ascrivibili ai prodotti regolati.

#### **27.3.2. Ammissibilità dei costi di capitale (CapEx) all'Anno base**

1. Fatto salvo quanto specificato al punto 2, per la determinazione delle immobilizzazioni da assumere ai fini della valorizzazione del capitale investito netto di cui al paragrafo 10.2 sono ammissibili ai fini tariffari i costi iscrivibili alle voci B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinari; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del Codice Civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS.
2. Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non possono essere allocati negli schemi contabili né alle attività aeroportuali, né a quelle accessorie:
  - a) oneri finanziari capitalizzati;
  - b) avviamento (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del Codice Civile), fatto salvo quanto previsto al punto 3.
3. Per l'allocazione dell'avviamento, limitatamente alle sole attività accessorie, è necessario che il relativo valore sia stato riconosciuto a fini regolatori prima dell'entrata in vigore del presente Atto di regolazione.
4. I costi di capitale relativi ad investimenti realizzati nell'anno t che, in esito all'attività di monitoraggio annuale condotta dall'ENAC nell'anno t+1, dovessero risultare non conformi al quadro normativo regolamentare vigente, dovranno essere a partire dalla Contabilità regolatoria dell'anno t+2, iscritti nell'ambito delle attività non pertinenti.

#### **27.4. Separazione contabile**

1. La separazione contabile è lo strumento necessario per conseguire la trasparenza e la corretta attribuzione ai servizi delle voci economiche e patrimoniali della gestione aeroportuale. Il gestore aeroportuale, partendo dalla propria Contabilità analitica, procede alla compilazione degli schemi contabili previsti dal presente Atto di regolazione, secondo i principi di seguito riportati.
2. Il gestore aeroportuale adotta sistemi di tenuta della contabilità, basati su dati analitici, verificabili e documentabili, atti a rilevare le poste economiche e patrimoniali in maniera distinta per le singole attività, come se queste fossero svolte da imprese separate ed indipendenti.
3. Le società di gestione aeroportuale soggette alla redazione del bilancio consolidato ai sensi del decreto legislativo del 9 aprile 1991, n. 127, dovranno redigere gli schemi di conto economico consolidati rispetto a tutte le società incluse nel perimetro di consolidamento.
4. La Contabilità regolatoria del gestore deve essere impostata per una attenta e precisa individuazione delle voci economiche e patrimoniali che vanno attribuite direttamente alle attività, contenendo quanto più possibile il ricorso a processi di allocazione indiretta.
5. Sono individuate le componenti economiche e patrimoniali di competenza di ciascuna delle attività espletate sul sedime aeroportuale, che saranno distinte secondo quattro classi:
  - a) attività aeroportuali, a loro volta ripartite per ciascuna delle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale, di cui al paragrafo 27.6;

- b) attività accessorie<sup>8</sup>, secondo una ripartizione per sottoclassi afferenti alle principali tipologie, ovvero:
- i. servizi di assistenza a terra svolti in regime di concorrenza;
  - ii. attività accessorie a fornitura diretta del gestore:
    - *food & beverage*;
    - *retail*;
    - altre attività accessorie;
  - iii. attività accessorie in sub-concessione a terzi:
    - *food & beverage*;
    - *retail*;
    - uffici ed altri locali (per esempio uffici per autonoleggi, cambio valute o uffici informazioni al turismo, non direttamente gestiti da un vettore aereo);
    - altre attività accessorie;
  - iv. pubblicità;
  - v. parcheggi;
- c) attività di incentivazione (di cui alla Parte VI);
- d) attività non pertinenti.
6. Il gestore è tenuto a fornire all'Autorità l'evidenza dell'ammontare del margine commerciale (MC) conseguito dall'esercizio delle attività accessorie.
7. Le attività non pertinenti costituiranno la parte residuale di riconciliazione al bilancio di esercizio.

#### **27.5. Criteri di allocazione**

1. Ai fini della redazione della Contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
  - a) diretta ed esclusiva di una specifica attività;
  - b) di una pluralità di attività, in tal caso allocabili pro quota in base a specifici driver, da esplicitare e motivare nella relazione di cui al paragrafo 27.2.3;
  - c) dell'insieme delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base al driver aggregato individuato dall'Autorità al punto 4.
2. All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività sulla base delle seguenti fonti contabili:
  - a) rilevazioni di contabilità generale;
  - b) rilevazioni di contabilità analitico-gestionale;
  - c) una specifica misurazione fisica del fattore produttivo utilizzato.
3. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di attività, qualora non allocabili sulla base dei driver di cui al punto 1, lettera b), l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire sulla base dei mq assegnati alle singole attività.
4. Le componenti economiche e patrimoniali generali ascrivibili al complesso delle attività del concessionario sono allocate alle attività di cui al paragrafo 27.4, in proporzione ai costi attribuiti a ciascuna attività sulla base del punto 1, lettere a) e b).
5. L'Autorità si riserva di verificare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei criteri di allocazione adottati, sulla base della documentazione fornita al riguardo dal gestore aeroportuale.

<sup>8</sup> Svolte direttamente dal gestore aeroportuale o da società da esso controllate e incluse nel perimetro di consolidamento.

## 27.6. Prestazioni erogate dal gestore aeroportuale

1. Per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, i diritti ed i corrispettivi aeroportuali soggetti a regolazione tariffaria sono di seguito riportati:
  - a) diritti di approdo e di partenza;
  - b) diritti di sosta e ricovero di aeromobili;
  - c) diritti di imbarco passeggeri;
  - d) tasse di imbarco e sbarco merci;
  - e) corrispettivi per i servizi di sicurezza:
    - i. controllo dei passeggeri in partenza ed in transito;
    - ii. controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature del bagaglio al seguito dei passeggeri;
    - iii. controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espressi;
  - f) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di infrastrutture centralizzate, aventi le caratteristiche indicate dal d.lgs. 18/1999 ed individuate a titolo esemplificativo e non esaustivo dall'allegato B allo stesso decreto:
    - i. gestione sistema di smistamento e riconsegna bagagli (BHS);
    - ii. gestione tecnica pontili di imbarco e sbarco passeggeri o altri sistemi non frazionabili di trasporto aereo dei passeggeri;
    - iii. gestione impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili;
    - iv. gestione sistemi centralizzati di sghiacciamento aeromobili (*de-icing*);
    - v. gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, ecc.);
    - vi. gestione impianti statici centralizzati di distribuzione carburanti;
    - vii. gestione impianti di trattamento acque/oli e rifiuti di bordo;
    - viii. gestione impianti centralizzati di stoccaggio e lavaggio materiali catering;
  - g) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso comune, tra cui, ad esempio:
    - i. piazzali *airside*;
    - ii. viabilità di piazzale;
    - iii. aree di sosta breve aeromobili;
    - iv. hall, aree disimpegno e movimentazione passeggeri;
  - h) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso esclusivo, tra cui, ad esempio:
    - i. aree scoperte;
    - ii. aree coperte;
    - iii. locali operativi;
    - iv. uffici, magazzini, spogliatoi;
    - v. banchi *check-in*;
  - i) corrispettivi per servizi di assistenza a terra, se svolti in regime di monopolio<sup>9</sup>;
  - j) corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità (PRM)<sup>10</sup>.
2. Rientrano tra i prodotti non regolati:
  - a) ogni attività fornita dal gestore aeroportuale non elencata tra i servizi regolati quali – di norma –

<sup>9</sup> Di cui all'allegato (A) al decreto legislativo del 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

<sup>10</sup> Assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006.

- tutte le attività di natura prettamente commerciale;
- b) le attività strumentali al trasporto aereo svolte dal gestore aeroportuale in regime di piena concorrenza con terzi.
3. Rientrano nelle attività di incentivazione le attività di cui alla Parte VI.
4. Rientrano nelle attività non pertinenti le attività specificate al paragrafo 27.4, punto 7.

## Parte VI Incentivi all'attività volativa

### Misura 28. Incentivi all'attività volativa

1. Le attività di incentivazione, così come delineate alla definizione 9 nella Parte I del presente Atto di regolazione, possono includere le iniziative di marketing, promozione commerciale e/o turistica o altre iniziative ad esse assimilabili.
- Indipendentemente dalla forma di erogazione e dai soggetti destinatari, gli incentivi all'attività volativa non possono originare costi imputabili alle attività aeroportuali e devono essere riportati separatamente in Contabilità regolatoria, come indicato nella Parte V.
2. Gli incentivi all'attività volativa devono essere erogati dal gestore nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione nonché nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali e dell'Unione europea.
3. Nell'ambito della raccolta dati sul settore aeroportuale prevista annualmente dall'Autorità, ciascun gestore fornisce i dati di dettaglio ivi richiesti, tra l'altro, relativamente agli incentivi all'attività volativa. Per quanto riguarda gli incentivi all'attività volativa, l'Autorità si riserva inoltre la possibilità di richiedere ulteriori informazioni, quali, a titolo di esempio:
- la documentazione istruttoria comprovante le risultanze, sia favorevoli che non favorevoli, del test mirato alla verifica del rispetto del principio dell'operatore economico privato (test MEO), in conformità alla Comunicazione 2014/C 99/03 della Commissione europea sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, e/o delle eventuali analisi di redditività effettuate dal gestore a supporto delle proprie valutazioni, per quegli incentivi che esulano dall'applicazione della normativa comunitaria sugli Aiuti di Stato;
  - la documentazione inerente alle procedure di concessione di un'incentivazione, con particolare riferimento al rispetto dell'obbligo di trasparenza e di pari accessibilità valido per tutti gli schemi di incentivi in capo ai vettori aerei.
4. Nella consultazione con gli utenti, il gestore rende disponibili, tra la documentazione fornita all'avvio della Procedura:
- informazioni sulla policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali e dell'Unione europea, e in particolare: (i) la tipologia dell'incentivazione, con puntuale individuazione delle rotte da incentivare (laddove previste), dei target di traffico o altro scopo dell'incentivazione; (ii) la durata complessiva di ciascuna incentivazione (annuale, infrannuale o pluriennale); (iii) l'ammontare unitario - o, laddove quest'ultimo non sia disponibile e il contributo sia determinato in funzione del numero di passeggeri/movimenti o quantità di merce, il calcolo che si intende effettuare per determinare tale ammontare unitario - e complessivo dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione; (iv) la tipologia dei destinatari di tali incentivazioni; (v) le policy e/o le campagne di promozione turistica e/o commerciali già in essere alla data della consultazione o che saranno attivate nel corso del periodo tariffario oggetto di

- consultazione, con specificazione della relativa data di validità di ciascuna incentivazione e della tipologia di incentivazione accordata.
- b) l'ammontare totale degli incentivi erogati dal gestore nel periodo regolatorio precedente e quantificazione delle WLU ad essi collegate.
5. Nel caso in cui il gestore intenda modificare la policy relativa agli incentivi all'attività volativa nel corso del periodo tariffario, le nuove specifiche di cui al punto 4 lettera a), devono essere tempestivamente comunicati ai vettori attivi nell'aeroporto stesso nonché a quelli presenti nell'esercizio precedente.

## Parte VII Service Level Agreements (SLA)

### Misura 29. Service Level Agreements (SLA)

#### 29.1. Principi e criteri di definizione

1. Con riferimento alla negoziazione di accordi sui livelli di servizio (di seguito: SLA), di cui ai paragrafi 8.1.1 e 14.1, il gestore e gli utenti devono tenere conto dei seguenti principi generali:
  - a) gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al gestore, tenendo eventualmente conto di un livello minimo di performance da richiedere agli utenti, nell'ottica di una allocazione chiara e precisa delle responsabilità tra i vari agenti coinvolti nei diversi processi e di una cooperazione fattiva tra i soggetti stessi;
  - b) per ciascuno dei servizi contemplati nella proposta di SLA, il valore obiettivo dell'indicatore di livello di servizio prescelto per l'applicazione di penali può prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario, improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle attuali prestazioni del soggetto che esercita detto servizio. Tale valore obiettivo dovrà essere espresso in termini percentuali e non potrà, di norma, essere pari al 100%;
  - c) ai fini dell'accordo, il gestore è tenuto a fornire agli utenti ogni possibile informazione circa le performances pregresse con riferimento ai servizi contemplati nella proposta di SLA;
  - d) l'accordo definisce le modalità di monitoraggio degli indicatori di livello di servizio ivi contenuti, secondo criteri di trasparenza ed oggettività;
  - e) l'eventuale liquidazione degli importi delle penali dovute dal gestore ai singoli utenti aeroportuali in dipendenza dell'accordo sul livello dei servizi deve essere svincolata e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli utenti al gestore per la fruizione dei servizi stessi.

**Parte VIII Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai Contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009**

**Misura 30. Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai Contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009**

1. Con riferimento ai Contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, le disposizioni di cui al presente Atto di regolazione sono recepite in atti aggiuntivi o accordi convenzionali comunque denominati stipulati tra concedente e concessionario.
2. Nelle more del recepimento delle disposizioni di cui al presente Atto di regolazione, l'Autorità esercita le funzioni di vigilanza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 sulla base dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 e dei principi di cui al presente Atto di regolazione.

## Annessi

### Annesso 1. Metodologia per la definizione degli obiettivi di potenziale recupero di produttività e dei coefficienti di elasticità

Per la determinazione del valore annuale di potenziale recupero di produttività  $\pi_t^*$  di cui al paragrafo 10.1.4 l'Autorità utilizza la metodologia delle frontiere stocastiche (*Stochastic Frontier Analysis*, di seguito: SFA) per l'individuazione della curva dei costi operativi efficienti, sulla base dell'ultimo dataset disponibile contenente i dati economici e tecnici dei gestori aeroportuali aperti al traffico commerciale che abbiano registrato traffico superiore al milione di passeggeri annui nelle ultime 5 annualità (in caso di presenza di annualità interessate da eventuali dichiarazioni di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti il quinquennio sarà ridotto delle stesse annualità). Il dataset, che raccoglie i dati dei gestori dal 2013, è aggiornato su base annuale anche per il tramite dei report di Contabilità regolatoria trasmessi dai gestori e di fonti esterne quali, ad esempio, ISTAT, ENAC, ENAV, associazioni di categoria e Aeronautica Militare.

La funzione di costo è inizialmente determinata sulla base della teoria economica e delle informazioni acquisite dal regolatore nel corso del tempo, secondo il seguente approccio: viene specificata una funzione di costo con un set iniziale di variabili, testandola rispetto a un'ampia serie di modelli, prima in base alla forma funzionale e poi alla configurazione dell'inefficienza, selezionando i modelli robusti rispetto ai test statistici. In seguito, sono testate diverse specificazioni della funzione di costo attraverso l'inclusione o l'esclusione di ulteriori variabili di controllo per verificare ragionevolezza e robustezza della funzione scelta.

In linea generale, nel modello econometrico delle frontiere stocastiche si stima la seguente funzione di costo  $C_{it}$ :

$$C_{it} = f(y_{it}, w_{it}, x_{it})e^{(v_{it}+u_{it})}$$

dove:

i rappresenta i gestori aeroportuali che compongono il campione;

t identifica i momenti temporali facenti parte dell'intervallo temporale considerato;

$f(y_{it}, w_{it}, x_{it})$  è la parte deterministica del modello, che individua i costi come funzione dell'output  $y_{it}$ , del prezzo degli input  $w_{it}$  e delle altre caratteristiche dell'impresa  $x_{it}$ ;

$v_{it}$  è il *noise* (o *random shock*), che può assumere sia valore positivo sia negativo;

$u_{it}$  è il fattore che cattura l'inefficienza, che può essere solo di valore positivo<sup>11</sup>.

### La forma funzionale

Per la **parte deterministica del modello**, nelle analisi econometriche sono considerate innanzitutto le tipiche forme funzionali che si usano nelle analisi microeconomica dei costi, ossia:

- la funzione di tipo *Cobb-Douglas*, a elasticità di sostituzione costante, più semplice e intuitiva dal punto di vista dell'interpretazione dei coefficienti, poiché è lineare nella sua trasformata logaritmica:

$$\ln(C_{it}) = \alpha + \sum_i \beta_{it} \ln x_{it} + \varepsilon_{it}$$

<sup>11</sup> Per una descrizione più dettagliata della metodologia si rimanda a: D. Aigner, C.A.K. Lovell, e P. Schmidt, "Formulation and estimation of stochastic frontier production function models", *Journal of Econometrics* n. 6, 1977, pp. 21-37.

dove  $C_{it}$  rappresenta i costi totali di produzione,  $x_{it}$  sono le variabili esplicative (i prezzi dei fattori produttivi, gli *output* di produzione e le altre variabili di controllo),  $\beta_{it}$  rappresenta il valore dell'elasticità del costo rispetto al fattore  $x_{it}$  e  $\varepsilon_{it}$  rappresenta il termine di errore della stima, somma di  $v_{it}$  e  $u_{it}$ .

- la funzione Translogaritmica (c.d. *Translog*), più flessibile, soprattutto in riferimento alle economie di scala che possono variare con l'*output*, ma che richiede un maggior numero di osservazioni, in quanto la stima dei numerosi parametri che tengono conto del quadrato dei regressori e delle loro interazioni consuma molti gradi di libertà. In questo caso, la linearizzazione tramite la trasformazione logaritmica comporta la seguente formulazione:

$$\ln(C_{it}) = \alpha + \sum_i \beta_{it} \ln x_{it} + 1/2 \sum_i \delta_{it} \ln x_{it}^2 + \sum_j \sum_i \varphi_{ijt} \ln x_{jt} \ln x_{it} + \varepsilon_{it}$$

Attraverso i coefficienti  $\delta_{it}$  e  $\varphi_{ijt}$ , con tale forma funzionale, diversamente dalla *Cobb-Douglas*, è possibile tenere in considerazione i termini al quadrato e le interazioni tra fattori diversi, consentendo quindi alle economie di scala di adeguarsi al variare, ad esempio, al numero di passeggeri per singolo aeroporto. È possibile costruire forme funzionali "intermedie" tra le due proposte con l'aggiunta alla *Cobb-Douglas* dei soli termini al quadrato e delle sole interazioni, di tutte o parte delle variabili, in modo da bilanciare il trade-off tra flessibilità, parsimonia ed efficienza di *Cobb-Douglas* e *Translog*. Essendo la funzione *Cobb-Douglas* (e le funzioni "intermedie") un caso speciale della *Translog*, la forma funzionale è selezionata tramite l'utilizzo di appropriati test statistici (*likelihood ratio test*), verificando contemporaneamente la significatività, il segno e la dimensione dei coefficienti delle variabili maggiormente rilevanti (di prezzo e di *output*).

### La configurazione dell'inefficienza

Per la **componente stocastica** sono utilizzate sia configurazioni di tipo *time-invariant* (ovvero ipotizzando che il termine di inefficienza sia specifico di ogni individuo ma costante nel tempo) nella versione di Pitt e Lee (1981)<sup>12</sup> o Battese e Coelli (1988)<sup>13</sup>, sia configurazioni di tipo *time-varying decay* (ovvero ipotizzando che i livelli di inefficienza ed il progresso tecnico cambino nel tempo), nella versione di Battese e Coelli (1992, 1995)<sup>14</sup>, sia una configurazione di tipo *true random effect*, secondo il modello di Greene (2005)<sup>15</sup>. La selezione del modello avviene sulla base della significatività nei parametri maggiormente rilevanti (ad es. *noise-to-signal*,  $\sigma_u^2$ ,  $\sigma_v^2$ ...).

### Le variabili utilizzate

Il modello di stima prende in considerazione le variabili di seguito elencate.

La **variabile dipendente** rappresenta il totale dei costi operativi dell'aeroporto i-esimo nell'anno  $t$ , ammessi ai fini tariffari di cui al paragrafo 10.1.2 per i servizi oggetto di regolazione ai sensi del d.l. 1/2012, sostenuti

<sup>12</sup> M.M. Pitt e L.F. Lee, (1981). "The Measurement and Sources of Technical Inefficiency in the Indonesian Weaving Industry", *Journal of Development Economics* n. 9, pp. 43-64.

<sup>13</sup> G.E. Battese e T.J. Coelli, (1988). "Prediction of firm-level technical efficiencies with a generalized frontier production function and panel data", *Journal of Econometrics*, vol. 38(3), pp. 387-399.

<sup>14</sup> G.E. Battese e T.J. Coelli, (1992). "Frontier Production Functions, Technical Efficiency and Panel Data: with Application to Paddy Farmers in India", *Journal of Productivity Analysis* n. 3, pp. 153-169.

Battese, G. E., & Coelli, T. J. (1995). "A model for technical inefficiency effects in a stochastic frontier production function for panel data". *Empirical economics*, vol. 20(2), pp. 325-332.

<sup>15</sup> Greene, W. (2005). "Fixed and random effects in stochastic frontier models". *Journal of productivity analysis*, vol. 23(1), pp. 7-32.

per la produzione delle sole attività regolate (di cui alla definizione 7 della Misura 1), al netto dei costi relativi ai canoni concessori, per il servizio antincendio e la sicurezza.

Le **variabili indipendenti** "di base", necessarie per effettuare l'analisi di *input-output*, comprendono una variabile di *output* (WLU), i prezzi dei fattori produttivi (del lavoro e degli altri fattori produttivi) e l'input fisso (rappresentato dalla capacità massima teorica, ovvero il numero massimo teorico di movimenti all'ora).

Per catturare ulteriori caratteristiche temporali, geografiche, territoriali ed ambientali, che possono generare variazioni nei costi del gestore aeroportuale e che pertanto devono essere prese in considerazione, sono testate delle **variabili di controllo** legate alle caratteristiche di seguito elencate a titolo esemplificativo: variabili di struttura, dimensione della domanda del bacino aeroportuale, caratteristiche di operatività, caratteristiche dei flussi di traffico, caratteristiche del mercato, dati meteorologici e ambientali, *dummy* temporali o *trend* anno, *dummy cluster* (selezionati tramite tecniche di *clustering* di tipo gerarchico o partizionale degli aeroporti oggetto di analisi).

Le variabili esplicative sono testate progressivamente, in modo da non avere in una medesima regressione variabili altamente correlate tra loro, da assicurare adeguata presenza di tutti i fattori che possono influenzare le gestioni, e da avere stabilità dei coefficienti al fine di meglio individuare la funzione di costo del settore.

Si evidenzia che le variabili economiche sono corrette dell'effetto dell'inflazione utilizzando l'indice dei prezzi al consumo IPCA, e prendono come anno a base 100 l'annualità più recente del panel utilizzato nell'analisi. Si provvederà, quindi, alla normalizzazione delle variabili rispetto al valore mediano<sup>16</sup> così da poter interpretare il coefficiente di *output* e prezzi come elasticità del costo operativo rispetto a tali variabili nel punto di approssimazione.<sup>17</sup> La condizione teorica di omogeneità lineare (di grado +1) è garantita attraverso la normalizzazione del costo e dei prezzi tramite il prezzo degli altri fattori produttivi.

### La determinazione del potenziale recupero di produttività

La percentuale complessiva di potenziale recupero di produttività di ciascun gestore,  $\pi_i^*$ , è ottenuta dalla media delle proprie singole distanze dalle frontiere efficienti ottenute dalle regressioni selezionate sulla base dei parametri della singola regressione, della complessiva robustezza nonché della correlazione tra le singole distanze dalle frontiere generate delle stesse (sia in termini di *rank* che di livello). Il valore annuale di potenziale recupero di produttività del gestore *i*-esimo,  $\pi_{it}^*$ , definito per tutto il quinquennio, è calcolato secondo la seguente formula:

$$\prod_{t=1}^n (1 - \pi_{it}^*) = 1 - \pi_i^* \quad \pi_{it}^* > 0$$

Per la definizione dei coefficienti di elasticità si utilizzano i coefficienti della variabile *output* (WLU) delle regressioni selezionate per il calcolo degli obiettivi di potenziale recupero di produttività ottenute da modello prescelto seguendo il procedimento di cui sopra.

<sup>16</sup> Le variabili espresse in logaritmo sono divise per il rispettivo valore mediano, mentre per le variabili espresse in percentuale la normalizzazione è operata attraverso la sottrazione del rispettivo valore mediano.

<sup>17</sup> Ne discende che il coefficiente dell'*output* (assieme agli eventuali termini al quadrato ed interazioni dello stesso) possa essere utilizzato per la determinazione dell'elasticità dei costi al variare dei volumi di cui al paragrafo 10.1.3.

**Annesso 2. Schemi di costruzione e aggiornamento tariffario**

In accordo con quanto previsto dalla Parte II, dalla Parte III e dalla Parte IV, si allegano al presente Atto di regolazione i fogli di calcolo da utilizzare per la costruzione e l'aggiornamento tariffario da parte dei gestori aeroportuali.

**Annesso 3. Schemi contabili**

In accordo con quanto previsto dalla Parte V, si allegano al presente Atto di regolazione i prospetti di raccolta dati ed informazioni riservati ai gestori che fanno riferimento al Modello A, che devono essere compilati avendo riguardo alle pertinenti Linee Guida rese disponibili dagli Uffici dell'Autorità.

I prospetti saranno acquisiti dall'Autorità mediante l'attivazione di una piattaforma informatica di interscambio, per l'accesso alla quale è prevista l'identificazione e la firma digitale in accordo con il Codice dell'Amministrazione Digitale.

**Annesso 4. Schemi contabili semplificati**

In accordo con quanto previsto dalla Parte V, si allegano al presente Atto di regolazione i prospetti di raccolta dati ed informazioni riservati ai gestori che fanno riferimento al Modello B, che devono essere compilati avendo riguardo alle pertinenti Linee Guida rese disponibili dagli Uffici dell'Autorità.

I prospetti saranno acquisiti dall'Autorità mediante l'attivazione di una piattaforma informatica di interscambio, per l'accesso alla quale è prevista l'identificazione e la firma digitale in accordo con il Codice dell'Amministrazione Digitale.

**Annesso 5. Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per gli aeroporti di cui al Modello A**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione degli utenti

Il sottoscritto \_\_\_, per conto della Società \_\_\_, affidataria della gestione dell'aeroporto/degli aeroporti \_\_\_, comunica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno \_\_\_ l'avvio della consultazione degli utenti del proprio aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario \_\_\_/\_\_\_.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello A di regolazione dei diritti pertinente, questa Società ha provveduto a predisporre il *Documento di consultazione*, contenente, tra l'altro, la proposta di modifica dei diritti aeroportuali, nonché i relativi ulteriori documenti di supporto.

Tale documentazione è allegata su supporto informatico alla presente comunicazione, insieme alle informazioni necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del Modello. Alla data sopra riportata, la scrivente Società provvederà a comunicare agli utenti l'avvio della consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali, nonché a mettere a disposizione, con accesso riservato *online*, il *Documento di consultazione* ed i relativi allegati, fornendo preavviso di convocazione degli utenti in pubblica audizione fissata per il giorno \_\_\_.

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

Data \_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 6. Modulo: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali – Trasmissione per gli aeroporti di cui al Modello A**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto \_\_\_, per conto della Società \_\_\_, affidataria della gestione dell'aeroporto/degli aeroporti \_\_\_, comunica a codesta Autorità di avere concluso in data \_\_\_ la procedura di consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario \_\_\_/\_\_\_, già inviata a codesta Autorità in data \_\_\_ con la nota n. \_\_\_ di notifica dell'apertura della consultazione degli utenti.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello A tariffario di riferimento, lo scrivente provvede a trasmettere a codesta Autorità la proposta definitiva elaborata all'esito della Procedura, unitamente a copia integrale, su supporto informatico, della documentazione relativa allo svolgimento della consultazione, comprensiva delle verbalizzazioni delle pubbliche audizioni. A tale documentazione è inoltre allegato l'aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni su supporto informatico necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del Modello.

*[se conseguita intesa]*

Al riguardo, dichiara che sulla proposta definitiva è stata conseguita una intesa con gli utenti aeroportuali. Pertanto, la Società provvederà alla pubblicazione della proposta definitiva in data \_\_\_.

*[se non conseguita intesa]*

Al riguardo dichiara che sulla proposta definitiva non è stata conseguita una intesa sostanziale con gli utenti aeroportuali, come da relazione unita alla presente comunicazione nella quale vengono evidenziate le tematiche sulle quali residuano posizioni non convergenti, con esposizione delle motivazioni che sostengono le contrapposte posizioni emerse sulla singola tematica. Pertanto, la Società provvederà alla pubblicazione della proposta definitiva nel rispetto dei termini e delle condizioni di cui al paragrafo 8.1.3 del Modello A / al paragrafo 19.5 della Parte IV.

In relazione a quanto sopra comunicato e con riferimento alla documentazione trasmessa unitamente alla presente nota, si chiede a codesta Autorità di voler provvedere alle attività ad essa spettanti per quanto previsto dal Modello A di Regolazione dei diritti aeroportuali.

Data \_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 7. Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per aeroporti di cui al Modello B**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione degli utenti

Il sottoscritto \_\_\_, per conto della Società \_\_\_, affidataria della gestione dell'aeroporto \_\_\_, comunica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno \_\_\_ l'avvio della consultazione degli utenti del proprio aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello B pertinente, questa Società ha provveduto a predisporre il *Documento di consultazione*, contenente, tra l'altro, la proposta di modifica dei diritti aeroportuali, nonché i relativi ulteriori documenti di supporto.

Tale documentazione è allegata su supporto informatico alla presente comunicazione, insieme alle informazioni necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione delle misure regolatorie.

Alla data sopra riportata, la scrivente Società provvederà a comunicare agli utenti l'avvio della consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali, nonché a mettere a disposizione, con accesso riservato *online*, il *Documento di consultazione* ed i relativi allegati.

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

Data \_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 8. Modulo: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali – Trasmissione per aeroporti di cui al Modello B**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto \_\_\_, per conto della Società \_\_\_, affidataria della gestione dell'aeroporto \_\_\_, comunica a codesta Autorità di avere concluso in data \_\_\_ la procedura di consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali, già inviata a codesta Autorità in data \_\_\_ con la nota n. \_\_\_ di notifica dell'apertura della consultazione degli utenti.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello B tariffario di riferimento, lo scrivente provvede a trasmettere a codesta Autorità la proposta definitiva elaborata all'esito della Procedura, unitamente a copia integrale, su supporto informatico, della documentazione prevista dal Modello. A tale documentazione è inoltre allegato l'aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni su supporto informatico necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del Modello.

In relazione a quanto sopra comunicato e con riferimento alla documentazione trasmessa unitamente alla presente nota, si chiede a codesta Autorità di voler provvedere alle attività ad Essa spettanti per quanto previsto dal Modello B di Regolazione dei diritti aeroportuali.

Data \_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 9. Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Reti aeroportuali**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

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

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

A tal fine si comunica che l'aeroporto principale della Rete è \_\_\_\_\_.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello pertinente, questa Società ha provveduto a predisporre il *Documento di consultazione*, contenente, tra l'altro, la proposta di modifica dei diritti aeroportuali, nonché i relativi ulteriori documenti di supporto.

Tale documentazione è allegata su supporto informatico alla presente comunicazione, insieme alle informazioni necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione delle misure regolatorie.

Alla data sopra riportata, la scrivente Società provvederà a comunicare agli utenti l'avvio della consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali, nonché a mettere a disposizione, con accesso riservato *online*, il *Documento di consultazione* ed i relativi allegati, fornendo preavviso di convocazione degli utenti in pubblica audizione fissata per il giorno \_\_\_.

Si chiede a codesta Autorità di voler provvedere ad ufficializzare per l'aeroporto/gli aeroporti di \_\_\_ l'avvio della Procedura inherente all'aggiornamento dei diritti aeroportuali, dando notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data \_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 10. Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali – Richiesta di autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente ex articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

Oggetto: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali – Richiesta di autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente ex articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012

Il sottoscritto \_\_\_, per conto della Società \_\_\_, con riferimento agli aeroporti \_\_\_, presenta a codesta Autorità la richiesta di applicare un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente a detti aeroporti secondo quanto previsto dall'articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012.

A tal fine, in conformità alle misure relative alla regolazione dei Sistemi aeroportuali, vengono allegati alla presente richiesta il Piano di distribuzione del traffico del Sistema aeroportuale, nonché i documenti previsti nei Modelli di riferimento per i singoli aeroporti concernenti in particolare:

- i modelli di *costing* (paragrafi dal 10.1 al 10.8 del Modello A e Parte V) per singolo aeroporto ricompreso nel Sistema aeroportuale;
- il modello di *pricing* (paragrafo 10.9 e Misura 11 e del Modello A) da applicare al Sistema aeroportuale.

Tale documentazione è allegata su supporto informatico alla presente comunicazione, insieme alle informazioni necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'esercizio delle funzioni di competenza.

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

Data \_\_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 11. Modulo: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Sistemi aeroportuali**

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino

Oggetto: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per il Sistema aeroportuale

Il sottoscritto \_\_\_, per conto della Società \_\_\_, con riferimento al Sistema aeroportuale \_\_\_, autorizzato da codesta Autorità ad applicare un sistema trasparente e comune di tariffazione ai sensi dall'articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012, comunica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno \_\_\_ l'avvio della consultazione degli utenti del Sistema sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario \_\_\_/\_\_\_.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello pertinente, questa Società ha provveduto a predisporre il *Documento di consultazione*, contenente, tra l'altro, la proposta di modifica dei diritti aeroportuali, nonché i relativi ulteriori documenti di supporto.

Tale documentazione è allegata su supporto informatico alla presente comunicazione, insieme alle informazioni necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione delle misure regolatorie.

Alla data sopra riportata, la scrivente Società provvederà a comunicare agli utenti l'avvio della consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali, nonché a mettere a disposizione, con accesso riservato *online*, il *Documento di consultazione* ed i relativi allegati, fornendo preavviso di convocazione degli utenti in pubblica audizione fissata per il giorno \_\_\_.

Si chiede a codesta Autorità di voler provvedere ad ufficializzare per il Sistema aeroportuale \_\_\_ l'avvio della Procedura inerente all'aggiornamento dei diritti aeroportuali, dando notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data \_\_\_  
(Firma)\*

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

**Annesso 12. Modulo: Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà**

Oggetto: Dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà (articolo 47 D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 e s.m.i.)

Il/La sottoscritto \_\_\_\_ nato a \_\_\_\_ il \_\_\_\_, residente a \_\_\_\_, via \_\_\_\_, n. \_\_\_\_, codice fiscale \_\_\_\_ consapevole delle sanzioni penali richiamate dall'articolo 76 del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 e s.m.i. in caso di dichiarazioni mendaci e della decadenza dei benefici eventualmente conseguiti al provvedimento emanato sulla base di dichiarazioni non veritieri, di cui all'articolo 75 del richiamato D.P.R.; ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 445/2000 e s.m.i., sotto la propria responsabilità

DICHIARA

che le dichiarazioni contenute nel documento allegato, pervenutomi dal gestore aeroportuale \_\_\_\_, e riferite al sottoscritto, corrispondono a quelle espresse in sede di audizione tenuta il giorno \_\_\_\_ in \_\_\_\_.

Il sottoscritto dichiara, infine, di essere informato ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 13 del d. lgs. Del 30 giugno 2003, n. 196, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa.

Luogo \_\_\_\_

Data \_\_\_\_

(Firma)

*(Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 38, D.P.R. 445 del 28.12.2000 e s.m.i., la dichiarazione è sottoscritta e inviata insieme alla fotocopia di un documento di identità del dichiarante, all'ufficio competente via fax oppure a mezzo posta o per via telematica secondo quanto previsto dall'articolo 65 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.)*

**Annesso 13. Modulo: Istanza all'Autorità di risoluzione della controversia**

Nota: Il presente Formulario intende facilitare l'accesso alle procedure di ricorso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'esperimento della vigilanza sulle condizioni poste all'accesso alle infrastrutture aeroportuali, al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi diritti ed alla qualità dei servizi prestati all'utenza, per quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE, dal d.l. 1/2012 di suo recepimento, dal d.l. 201/2011, nonché dal Modello tariffario vigente.

A PENA DI INAMMISSIBILITÀ, IL FORMULARIO DEVE ESSERE COMPLETO IN TUTTE LE SUE PARTI.

**ALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI****I - ISTANZA PRESENTATA DA**

Denominazione sociale dell'impresa, Organo che ne ha la rappresentanza, Sede legale, Codice Fiscale, Domicilio eletto, Fax e posta elettronica certificata

**II - NEI CONFRONTI DI**

Denominazione sociale dell'impresa, Organo che ne ha la rappresentanza, Sede legale

**III - ATTO/CONTRATTO OGGETTO DELLA CONTROVERSIA****IV - OGGETTO DELLA CONTROVERSIA:****V - Motivazioni che sono all'origine della controversia:**

Ragioni su cui si fonda l'istanza (tecniche, economiche, giuridiche)

**VI - DESCRIZIONE DEI FATTI****VI - PRECEDENTI TENTATIVI DI RAGGIUNGERE UNA INTESA O DI COMPOSIZIONE DELLA CONTROVERSIA****VIII - ESITO DEI PRECEDENTI TENTATIVI DI RAGGIUNGERE UNA INTESA O DI COMPOSIZIONE DELLA CONTROVERSIA****IX - RICHIESTE RIVOLTE ALLA AUTORITÀ****X - DOCUMENTI ALLEGATI A SOSTEGNO DELLA ISTANZA**

(Allegare esclusivamente copia dei documenti giustificativi, i documenti utili alla discussione potranno essere esibiti direttamente in udienza)

**XI - ALTRI DOCUMENTI DA DEPOSITARE**

Fotocopia del documento di identità dell'utente interessato (obbligatorio)

**DICHIARAZIONE E SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE e/o di NOTORIETÀ**

(Il sottoscritto, ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, consapevole delle conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci ai sensi dell'articolo 76 del medesimo D.P.R., dichiara che quanto indicato nel presente modulo corrisponde al vero). Luogo e data

**DELEGA DI RAPPRESENTANZA**

(Il sottoscritto delega a rappresentarlo alla/e udienza il/la sig./ra \_\_\_\_ nato/a \_\_\_\_ il \_\_\_\_ all'uopo conferendogli/le tutti i poteri e facoltà di legge, ivi incluso quello di transigere e conciliare liti). Luogo e data

**INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DELLA DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA**

Luogo e Data

(Firma)\*

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

**INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI**

I dati forniti con il presente FORMAT saranno trattati con modalità manuali, informatiche e/o telematiche ai fini della risoluzione della controversia. Le informazioni sul Titolare e sul responsabile del trattamento sono reperibili sul sito web dell'Autorità. L'interessato, in qualsiasi momento, potrà rivolgersi al titolare per verificare, correggere, aggiornare, cancellare i propri dati od opporsi al loro trattamento, se effettuato in violazione di legge.

**Annesso 14. Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione (ESEMPIO)**

PRODOTTO REGOLATO	PARAMETRO	IMPIANTI INFRASTRUTTURE	SERVIZI PRESTAZIONI
Diritti di approdo e partenza (articolo 2, L. 324/76 e s.m.i.)	Tonnellaggio massimo al decollo	Piste di atterraggio e decollo; Raccordi, vie di rullaggio, bretelle e <i>holding bay</i> ; Segnaletica orizzontale e verticale delle strutture di volo (piste e vie di rullaggio) e relativa segnaletica luminosa (di competenza); —;	—;
Diritti di sosta e ricovero (articolo 2, L. 324/76 e s.m.i.)	Tonnellaggio massimo al decollo	—;	—;
Diritti di imbarco passeggeri (articolo 5, L. 324/76 e s.m.i.)	Numero di passeggeri paganti in partenza	—;	—;
Tasse di imbarco e sbarco merci (d.l. 47/74 convertito con L. 117/74)	Peso delle merci	—;	—;
Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano (articolo 5, comma 3, d.l. 9/92 convertito con L. 217/92 ed.m. 85/99)	Numero di passeggeri paganti in partenza	—;	—;
Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva (articolo 5, comma 3, d.l. 9/92 convertito con L. 217/92 e d.m. 85/99)	Numero di passeggeri paganti in partenza	—;	—;
Corrispettivi per l'uso di banchi <i>check-in</i> : con nastro, senza nastro, per transiti, per info (articolo 10, d.lgs. 18/99)	Tempo di utilizzo e metro quadrato	—;	—;
Corrispettivo per l'uso di: uffici; locali operativi per attività di assistenza a terra e di trasporto aereo; aree operative per attività di assistenza a terra e di trasporto aereo (articolo 10, d. lgs. 18/99)	Metro quadrato, ubicazione, tipologia	—;	—;

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