



ART Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

LINEE GUIDA PER LA COMPILAZIONE DEI FORMAT DI CONTABILITÀ REGOLATORIA PER IL SETTORE AEROPORTUALE

Aggiornamento: 6 novembre 2025

ART



Autorità di regolazione dei trasporti
Via Nizza, 230 – 10126 TORINO – Italia
www.autorita-trasporti.it

ART

INDICE

1	INTRODUZIONE	5
1.1	Finalità	5
1.2	Struttura e contenuti del documento	5
1.3	Allegati	5
	PARTE PRIMA. CONTABILITÀ REGOLATORIA	6
2	PREMESSA	6
2.1	Le raccolte dati aeroportuali dell’Autorità	8
2.2	Dove reperire la documentazione contabile	8
3	DATI GENERALI	10
4	DATI ECONOMICI	11
4.1	La struttura degli schemi contabili	12
4.2	Investimenti e manutenzioni	13
4.3	Prospetti di conto economico e di stato patrimoniale	13
4.3.1	La separazione contabile delle poste economiche e patrimoniali	14
4.3.2	Conti economici e patrimoniali: colonne	16
4.3.3	Conti economici e patrimoniali: righe	19
4.4	Infrastrutture centralizzate, BUE	26
4.5	Driver di allocazione	28
4.6	Incentivi	28
4.7	La certificazione della contabilità regolatoria	30
5	DATI TECNICI, TRAFFICO E QUALITÀ	31
5.1	Dati di natura tecnica	31
5.2	Dati relativi al traffico	32
5.2.1	Tipologia di informazione	33
5.2.2	Tipologia di aviazione	33
5.2.3	Tipologia di volo, sotto il profilo geografico	34
5.2.4	Tipologia di aeromobile	34
5.2.5	Tipologia di passeggero, sotto il profilo organizzativo	34
5.2.6	Tipologia di passeggero, sotto il profilo tariffario	34
5.2.7	Tipologia di trasporto merci	35
5.3	Dati relativi all’analisi di mercato	35
5.4	Dati relativi alla qualità e alla tutela ambientale	35

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1. Esempio area di interscambio	9
--	---

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1. Evoluzione sistema di contabilità regolatoria nella regolazione aeroportuale	6
Tabella 2. Dettaglio delle classi di attività	11
Tabella 3. Schemi contabili	12
Tabella 4. Schemi dei centri di costo e di ricavo	14

INDICE DEGLI ACRONIMI

ART	Autorità di regolazione dei trasporti
BHS	<i>Baggage Handling System</i>
BUC	Beni Uso Comune
BUE	Beni Uso Esclusivo
CdP	Contratto di Programma
CIN	Capitale Investito Netto
COREG	Contabilità regolatoria
CUTE	<i>Common user terminal equipment</i>
ENAC	Ente nazionale per l'aviazione civile
FIDS	<i>Flight Information Display System</i>
FTE	<i>Full Time Equivalent</i>
IAS/IFRS	<i>International Accounting Standards/International Financial Reporting Standards</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IFRIC	<i>International Financial Reporting Interpretations Committee</i>
IMU	Imposta municipale sulle unità immobiliari
ITA GAAP	<i>Italy Generally Accepted Accounting Principles</i>
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
ENAC	Ente nazionale per l'aviazione civile
ISTAT	Istituto nazionale di statistica
Linee Guida ENAC	Linee Guida ENAC applicative della direttiva CIPE n. 38/2007, approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008 pubblicato sulla G.U. n 42 del 20/02/2009
RED	Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati
SLA	<i>Service Level Agreement</i>
UE	Unione Europea
WACC	<i>Weighted average cost of capital</i> (Media ponderata del costo del capitale)

1 INTRODUZIONE

1.1 Finalità

Le presenti Linee Guida riportano le istruzioni operative per la compilazione dei *format* di Contabilità Regolatoria predisposte dall’Autorità secondo i criteri definiti nei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui all’Allegato A alla delibera n. 38/2023 (di seguito: Modelli).

Come rappresentato nella relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, le presenti Linee Guida sono state aggiornate ad esito della consultazione avviata con la medesima delibera e sono da considerarsi un documento suscettibile di eventuali adeguamenti tenendo conto degli esiti derivanti dalla prassi applicativa.

1.2 Struttura e contenuti del documento

Il presente documento include, oltre alla parte introduttiva (Capitolo 1), i seguenti contenuti:

- la PARTE PRIMA – CONTABILITÀ REGOLATORIA riguarda i prospetti contabili previsti per la redazione della contabilità regolatoria per il settore aeroportuale, e le linee guida per la loro compilazione. In particolare, dopo una breve premessa (Capitolo 2) sono analiticamente descritti:
 - nel Capitolo 3 i dati generali;
 - nel Capitolo 4 i dati economici;
 - nel Capitolo 5 i dati tecnici.

1.3 Allegati

In allegato alle presenti Linee Guida, sono resi disponibili i documenti di seguito elencati.

- prospetti di contabilità regolatoria in un’unica cartella di lavoro:
 - generali;
 - tecnici, traffico e qualità;
 - investimenti, manutenzioni;
 - conti economici e patrimoniali;
 - infrastrutture centralizzate, beni ad uso esclusivo;
 - attività di incentivazione;
 - incentivi (dettagli sui singoli contratti per singolo utente).

PARTE PRIMA. CONTABILITÀ REGOLATORIA.

2 PREMESSA

La *contabilità regolatoria* costituisce uno strumento essenziale per l’Autorità, sia nella sua funzione di regolazione economica dei mercati che in quella di vigilanza nei confronti dei soggetti regolati. Attraverso la periodica comunicazione delle componenti economiche fondamentali, infatti, si riduce l’asimmetria informativa che caratterizza il rapporto fra regolato e regolatore, permettendo a quest’ultimo di valutare il rispetto dei criteri stabiliti nell’ambito della propria attività, nonché dei principi generali statuiti dalla legge.

Nel settore aeroportuale, la Contabilità Regolatoria (di seguito anche: Co.Re. o Coreg) è finalizzata a fornire evidenza:

- attraverso adeguati obblighi di *separazione contabile*, dell’individuazione dei ricavi e dei costi di pertinenza dei singoli prodotti regolati e non regolati, offerti dal gestore aeroportuale agli utenti dell’aeroporto, nonché dei ricavi e dei costi non pertinenti;
- dei criteri di allocazione dei costi operativi e di capitale ai singoli prodotti regolati;
- la composizione del capitale investito netto di pertinenza dei singoli prodotti regolati;
- della riconciliazione con le risultanze del bilancio di esercizio.

Al riguardo, sia i Modelli 2017 (ex delibera n. 92/2017) che i nuovi Modelli prevedono specifici obblighi informativi in capo al gestore aeroportuale nei confronti dell’Autorità, ovvero:

- la trasmissione annuale all’Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, della contabilità regolatoria certificata. Qualora sia necessario apportare rettifiche di cui al paragrafo 10.1, punto 1, lettera b), dell’atto di regolazione, la contabilità regolatoria certificata può essere trasmessa entro 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio;
- in occasione dell’avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, la determinazione della dinamica dei corrispettivi secondo le previsioni di *costing* e *pricing* definite nei Modelli, alla luce dei dati di contabilità regolatoria certificata riferibili all’anno base del periodo regolatorio, ovvero all’ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile.

In sede di prima applicazione (sia nella delibera n. 64/2014 che nella delibera n. 92/2017), i Modelli hanno previsto che la redazione della contabilità regolatoria certificata fosse redatta secondo quanto previsto dalle Linee guida ENAC approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008 (pubblicato sulla G.U. n 42 del 20/02/2009), sulla base degli schemi di certificazione reperibili sul sito dello stesso ENAC.

Tabella 1. **Evoluzione sistema di contabilità regolatoria nella regolazione aeroportuale**

Atto	Validità	Coreg	Descrizione
Decreto interministeriale 231/2008	17/11/2008	Allegato 1 (contabilità analitica) Allegato 2 (contabilità regolatoria)	Il decreto ha approvato le Linee Guida predisposte dall’ENAC, che includono le regole di separazione contabile e gli schemi di contabilità.
Delibera 84/2014	17/09/2014	La delibera ha confermato l’uso degli schemi già esistenti differenziando a seconda del numero di passeggeri: Allegato 1 (modello 3) Allegato 2 (modello 1 e 2)	La regolazione ha previsto differenti prospetti a seconda del modello applicato, rispettando la seguente suddivisione: <ul style="list-style-type: none"> • Modello 1 – oltre 5 milioni passeggeri • Modello 2 – tra 3 e 5 milioni di passeggeri • Modello 3 – inferiore a 3 milioni di passeggeri
Delibera 92/2017	06/07/2017	La delibera ha continuato a confermare l’uso degli schemi già esistenti: Allegato 1 (modello 3) Allegato 2 (modello 1, 2, 3)	La regolazione ha modificato la suddivisione della delibera 84/2014 lasciando la facoltà ai gestori degli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri di utilizzare l’allegato 1.

Seguendo questa regolazione, i gestori aeroportuali trasmettono ogni anno all’Autorità una parte degli schemi previsti dalle Linee guida ENAC ed in particolare lo schema denominato “allegato 1” se lo scalo ha fatto segnare all’anno base un traffico inferiore ad un milione di passeggeri o lo schema denominato “allegato 2” se lo scalo ha fatto segnare all’anno base un traffico superiore ad un milione di passeggeri.

In base all’esperienza acquisita, al fine di corrispondere più efficacemente alle necessità informative dell’Autorità, si è deciso, con l’entrata in vigore dei nuovi Modelli, di definire un *template* di contabilità nuovo, in linea con il quadro regolatorio delineato dall’Autorità.

A partire dall’esercizio 2022, la raccolta dei dati contabili da parte delle Società di gestione aeroportuale dovrà essere prevista secondo gli schemi allegati ed illustrati nelle presenti Linee Guida.

Nel merito, il nuovo Modello prevede la redazione di un fascicolo di contabilità regolatoria, costituito da:

- gli schemi contabili, redatti su supporto informatico editabile e aperti nelle formule di calcolo, di seguito elencati:
 - a. Prospetto di descrizione dei parametri che caratterizzano lo scalo (“*generali*”);
 - b. Prospetto di consuntivazione dei dati dettagliati di traffico per l’aviazione generale e commerciale. dati quantitativi con descrizione tecnica dei parametri che caratterizzano lo scalo e dati quantitativi di qualità di servizio ed ambientale (“*tecnici, traffico e qualità*”);
 - c. Prospetto di sintesi degli investimenti effettuati vs programmati e manutenzioni ordinarie (“*investimenti, manutenzioni*”);
 - d. Prospetto di conto economico della contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti economiche (“*conto economico*” e “*conto economico indiretto*”); la componente indiretta, sotto articolata in due differenti colonne (“*indiretti*” e “*generali e di struttura*”) si riferisce a quanto indicato alle voci b) e c) del paragrafo 27.5.1 dell’Atto di regolazione;
 - e. Prospetto di stato patrimoniale della contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti patrimoniali (“*stato patrimoniale*” e “*stato patrimoniale indiretto*”); la componente indiretta, sotto articolata in due differenti colonne (“*indiretti*” e “*generali e di struttura*”) si riferisce a quanto indicato alle voci b) e c) del paragrafo 27.5.1 dell’Atto di regolazione;
 - 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 e patrimoniali riferibili alle attività di incentivazione (“*attività di incentivazione*”);
 - h. Prospetto di sintesi delle politiche di incentivazione e sviluppo del traffico (“*incentivi*”);
- una relazione esplicativa delle modalità di rendicontazione adottate, contenente almeno i seguenti aspetti:
 - i. 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.);
 - j. la descrizione dell’ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della gestione dei centri di costo;
 - k. la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità delle componenti economiche adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, di criteri e *driver* di attribuzione utilizzati, in relazione a ciascuno degli aspetti specificati nei prospetti di contabilità regolatoria;
 - l. i criteri di separazione contabile adottati nell’individuazione dei centri di costo e di ricavo indicati nei prospetti di contabilità regolatoria, corredati 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;

- m. la descrizione delle partite infragruppo con l'evidenza della metodologia di valorizzazione ed i criteri di consolidamento;
- n. le informazioni di dettaglio in merito alle incentivazioni all'attività volativa.

- una relazione di certificazione, redatta da una società di revisione indipendente dal gestore, e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni dei Modelli.

2.1 Le raccolte dati aeroportuali dell'Autorità

La regolazione economica ha come presupposto fondamentale la conoscenza del mercato, che deve essere perseguita attraverso regolari indagini di mercato mediante richieste di dati alle imprese soggette a regolazione. Lo scopo principale è la riduzione dell'asimmetria informativa tra il regolato ed il regolatore, in quanto quest'ultimo non è a conoscenza dei dati caratterizzanti il mercato di riferimento.

Le richieste dati possono essere attivate *una tantum* o più utilmente con cadenza annuale, in modo da costruire serie storiche di dati che permettano analisi econometriche e di bilancio con lo scopo di evidenziare gli andamenti dei mercati regolati anche mediante confronto con *benchmark* nazionali e internazionali.

A questo proposito, si rileva che l'Autorità ha effettuato quattro raccolte dati per il settore aeroportuale:

- raccolta dati riferibile al periodo 2013-2017;
- raccolta dati riferibile al biennio 2018/2019;
- raccolta dati riferibile all'anno 2020;
- raccolta dati riferibile all'anno 2021.

L'esperienza di queste raccolte dati ha permesso da un lato all'Autorità di calibrare gli schemi gestendo il *trade off* tra la necessità di avere informazioni complete e l'onere amministrativo, dall'altro lato ha consentito alle imprese di gestione aeroportuale di prendere confidenza con i nuovi schemi che saranno adottati nella nuova regolazione.

2.2 Dove reperire la documentazione contabile

La documentazione afferente alla Coreg, incluse le Linee Guida qui esposte, sarà pubblicata sul sito internet dell'Autorità sulla pagina dedicata alla regolazione aeroportuale. Sarà predisposta un'apposita area di interscambio (Figura 1), tramite la quale le società di gestione potranno trasmettere i file e dove saranno archiviati i file trasmessi, in analogia con quanto previsto dalle raccolte dati implementate dall'Autorità con riferimento ai periodi 2013-2017, 2018-2019, 2020 e 2021.

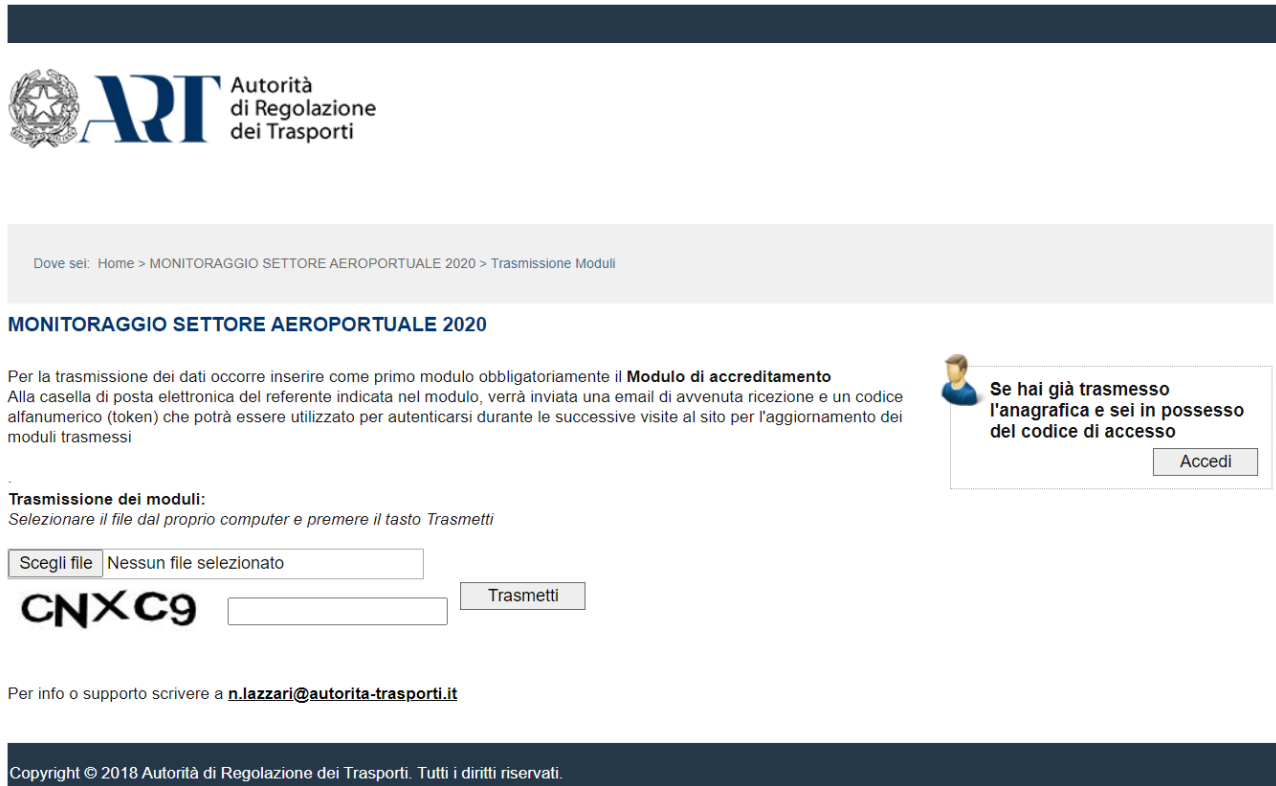
L'area di interscambio sarà lo strumento a disposizione delle Società di gestione aeroportuale per comunicare celermente con l'Autorità. Oltre alla trasmissione dati, sarà possibile inoltrare quesiti specifici sulle modalità di compilazione degli schemi contabili, compilando il previsto modulo informatico di richiesta informazioni.

I quesiti saranno raccolti per consentire la redazione di FAQ di ausilio per i gestori.

Resta sempre attiva la possibilità di contattare l'Autorità all'indirizzo mail RED@autorita-trasporti.it o le persone referenti delle attività indicate sulla pagina di caricamento delle risposte.

È appena il caso di evidenziare che i dati saranno trattati con la massima riservatezza, nel pieno rispetto della normativa del trattamento dei dati personali.

Figura 1. Esempio area di interscambio



The screenshot shows the ART website interface for the 'MONITORAGGIO SETTORE AEROPORTUALE 2020' section. At the top left is the ART logo and the text 'Autorità di Regolazione dei Trasporti'. Below this is a breadcrumb trail: 'Dove sei: Home > MONITORAGGIO SETTORE AEROPORTUALE 2020 > Trasmissione Moduli'. The main heading is 'MONITORAGGIO SETTORE AEROPORTUALE 2020'. The main text explains that for data transmission, the 'Modulo di accreditamento' must be submitted first, which will result in an email with a code and a token. A callout box on the right asks if the user has already submitted their profile and has an access code, with an 'Accedi' button. Below the text, there is a 'Trasmissione dei moduli:' section with instructions to select a file and press 'Trasmetti'. A file selection area shows 'Scegli file' and 'Nessun file selezionato'. Below this, the alphanumeric code 'CNXC9' is displayed next to an empty input field and a 'Trasmetti' button. At the bottom, contact information is provided: 'Per info o supporto scrivere a n.lazzari@autorita-trasporti.it'. The footer contains the copyright notice: 'Copyright © 2018 Autorità di Regolazione dei Trasporti. Tutti i diritti riservati.'

3 DATI GENERALI

Con riferimento alle informazioni di carattere generale, è stata prevista la compilazione di uno specifico format che va ad aggiungersi al modello di anagrafica necessario per l'accreditamento nell'area riservata. Tale previsione si è ritenuta necessaria per collegare i dati trasmessi ad uno specifico set informativo.

I primi dieci campi da compilare sono riferiti all'individuazione univoca della società concessionaria e della persona di riferimento necessaria in caso di richieste di ulteriori dati e/o precisazioni. In particolare, devono essere riportati le seguenti informazioni:

- **Società di gestione aeroportuale**
- **Codice fiscale**
- **Partita iva**
- **Sede legale**
- **Scalo**
- **Indirizzo pec**
- **Persona di riferimento**
- **Telefono contatto**
- **e-mail contatto**
- **ufficio di appartenenza.**

Si precisa che per società di gestione aeroportuale si intende la società titolare di concessione sullo scalo aeroportuale, da indicare successivamente tramite il codice IATA. Circa la persona di riferimento, è necessario indicare il numero di telefono diretto o di cellulare, la mail nominativa e l'ufficio dove presta servizio.

Sono richiesti inoltre alcuni dati temporali rinvenibili nei Contratto di programma (di seguito anche: CdP) o atti ad esso collegati. In particolare, è necessario indicare le date di inizio e fine concessione oltre la scadenza del periodo tariffario vigente.

Devono essere riportati alcuni dati di sintesi circa le partecipazioni al capitale sociale della società concessionaria, ed in particolare:

- **capitale pubblico diretto**, intendendo la quota parte posseduta direttamente da enti pubblici;
- **capitale pubblico indiretto**, intendendo la quota parte riconducibile, ai sensi della pertinente normativa, ad enti pubblici;
- **soggetto di controllo**, esplicitando la persona fisica o giuridica in grado di esprimere il controllo della società concessionaria in virtù di partecipazioni qualificate o patto sindacale;
- **quota capitale del soggetto di controllo**, si intende la percentuale delle azioni possedute dal soggetto di controllo rispetto al capitale sociale.

Da ultimo vengono richieste alcune informazioni sui soggetti fornitori dei servizi di assistenza a terra (*handling*) operanti sullo scalo. Devono essere riportati:

- **elenco imprese di *handling***, dove deve essere indicato l'elenco delle società che hanno fornito questo servizio nello scalo indicato;
- **soggetto di controllo delle imprese di *handling***, con riferimento all'elenco sopra riportato, si deve esplicitare la persona fisica o giuridica in grado di esprimere il controllo della società di *handling* in virtù di partecipazioni qualificate o patto sindacale;
- **vettori in autoproduzione di *handling***, ove si deve indicare il numero di vettori che gestiscono il servizio con proprio personale.

4 DATI ECONOMICI

I nuovi modelli hanno riformato la regolazione per la determinazione dei diritti aeroportuali. In particolare, la Parte V dei modelli in argomento è stata dedicata alla definizione di un nuovo sistema di contabilità regolatoria. Con riferimento alle attività svolte sul sedime aeroportuale, sono state definite quattro classi di attività, mostrate in Tabella 2, ciascuna con componenti economiche e patrimoniali.

Tabella 2. Dettaglio delle classi di attività

Classe di attività	Elementi caratterizzanti l'attività
Attività aeroportuali	diritti di approdo e di partenza; diritti di sosta e ricovero di aeromobili; diritti di imbarco passeggeri; tasse di imbarco e sbarco merci; corrispettivi per i servizi di sicurezza; corrispettivi per l'utilizzo di infrastrutture centralizzate; corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso comune; corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso esclusivo; corrispettivi per servizi di assistenza a terra, se svolti in regime di monopolio ¹ ; corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità ²
Attività accessorie	servizi di assistenza a terra svolti in regime di concorrenza; attività accessorie a fornitura diretta del gestore: attività accessorie in sub-concessione a terzi: pubblicità; parcheggi; altre attività accessorie;
Attività di incentivazione	Incentivi all'attività volativa comunque nominati
Attività non pertinenti	Attività che non rientrano nelle precedenti

Nel dettaglio, si riporta la definizione delle quattro classi di attività inserita nel Modello A:

- **Attività aeroportuali (anche dette aviation o regolate):** prestazioni erogate dal gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali, e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria per disposizione normativa o regolamentare.
- **Attività accessorie (anche dette "non aviation" o non regolate):** ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività aeroportuali, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto in gestione, ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture.
- **Attività di incentivazione:** ogni beneficio economico riconosciuto da parte del 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,

¹ 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 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

² 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.

all'aumento del traffico volante su rotte già attive, allo sviluppo dello scalo e/o del traffico aereo del gestore.

- **Attività non pertinenti:** ogni attività svolta dal gestore diversa dalle attività aeroportuali, dalle attività accessorie e dalle attività di incentivazione.

4.1 La struttura degli schemi contabili

L'Autorità, per facilitare la raccolta dati da parte dei gestori e garantire la confrontabilità tra le annualità, ha predisposto dei *format* su supporto informatico elaborabile, scaricabili dal sito secondo quanto previsto dal paragrafo 2.2; l'elenco dei prospetti contabili è riportato in Tabella 3.

Tabella 3. Schemi contabili

Nome dello schema	Descrizione delle informazioni inserite nello schema
Generali	Prospetto di descrizione dei parametri che caratterizzano lo scalo
tecnici, traffico e qualità	Prospetto di consuntivazione dei dati dettagliati di traffico per l'aviazione generale e commerciale, reperimento di dati quantitativi con descrizione tecnica dei parametri che caratterizzano lo scalo, reperimento dati quantitativi di qualità di servizio ed ambientale
investimenti, manutenzioni	Prospetto di sintesi degli investimenti effettuati vs programmati e manutenzioni ordinarie
conti economici	Prospetto della contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti economiche e patrimoniali
conti economici indiretti	Prospetto di contabilità regolatoria, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti economiche imputate indirettamente
conti patrimoniali	Prospetto della contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti patrimoniali
conti patrimoniali indiretti	Prospetto di sintesi della contabilità regolatoria sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti patrimoniali imputate indirettamente
infrastrutture centralizzate, Beni di Uso Esclusivo (BUE)	Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili alle infrastrutture centralizzate e beni di uso esclusivo
attività di incentivazione	Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili alle attività di incentivazione
Incentivi	Prospetto di sintesi delle politiche di incentivazione e sviluppo del traffico

I *format* indicati dovranno essere compilati in tutte le loro parti secondo le istruzioni fornite nelle presenti Linee Guida e successivamente firmati digitalmente prima della trasmissione all'Autorità, che dovrà avvenire secondo quanto previsto dal paragrafo 2.2.

A livello generale tutti i *format* devono essere compilati seguendo alcune indicazioni tassative. Tali istruzioni vengono di seguito riportate in modo da garantire l'integrità del dato e gestire il processo di raccolta in modo efficiente.

1. Devono essere utilizzati per le risposte solo i questionari elettronici forniti dall'ART.
2. Non deve essere modificato il *format* fornito, perché l'Autorità non sarà in grado di elaborare i dati se vengono trasmessi in un formato diverso.
3. I file dovranno essere rinominati riferendosi alla città servita secondo la seguente codifica: <nomecittà><anno>. Esempio: torino2022; romafiumicino2022, milanolate2022, firenze2022, bergamo2022.
4. Si raccomanda di non utilizzare computer che non hanno Windows come sistema operativo, come Mac o Unix, perché l'Autorità potrebbe non essere in grado di elaborare i dati trasmessi.
5. I dati dovranno essere inseriti nelle celle non bloccate.
6. I valori numerici dovranno essere inseriti senza la virgola.

7. Se si desidera fornire ulteriori informazioni, è necessario utilizzare la colonna denominata “Commenti”. Ogni informazione utile che possa aiutare l'esercizio di convalida dei dati deve essere indicata nei commenti. Questo agevolerà l'attività di controllo dei dati trasmessi.
8. In caso di dubbio sulla compilazione, si può porre un quesito all'Autorità secondo quanto previsto dal paragrafo 2.2.

Si precisa, altresì, che per tutti i *format*, sono stati previsti alcuni controlli automatici del sistema per consentire la completa e corretta compilazione delle grandezze tecnico-fisiche e monetarie.

Si procede a definire le regole di compilazione dei singoli campi che compongono il *format* elencati nella Tabella 3. Per quanto non espressamente esposto, ai fini della classificazione delle componenti economiche e patrimoniali, si deve fare riferimento ai principi contabili adottati per la redazione del bilancio d'esercizio (nazionali ITA GAAP o internazionali IAS/IFRS).

4.2 Investimenti e manutenzioni

La parte relativa ai dati sugli investimenti ha lo scopo di confrontare l'ammontare degli investimenti effettuati nell'anno con quanto era stato previsto nel Piano degli investimenti approvati dal concedente al medesimo anno. Il piano degli investimenti è l'insieme degli interventi che il gestore aeroportuale si impegna a realizzare con la sottoscrizione del Contratto di Programma afferente 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 da ENAC.

Con riferimento al *template*, vengono di seguito descritte le istruzioni per una corretta compilazione del dato:

- **Investimenti effettuati nell'anno:** Con riferimento all'anno di rilevazione, deve essere indicato l'ammontare, determinato mediante il principio di cassa, di tutti gli investimenti effettuati che erano stati previsti nel piano degli investimenti approvato dal concedente.
 - **Di cui per manutenzioni straordinarie dei beni esistenti:** con riferimento all'anno di rilevazione, deve essere indicato l'ammontare determinato mediante il principio di cassa, di tutti gli interventi di manutenzione straordinaria effettuati che erano stati previsti nel piano degli investimenti approvato dal concedente.
 - **Di cui per acquisizione di nuove risorse:** con riferimento all'anno di rilevazione, deve essere indicato l'ammontare determinato mediante il principio di cassa, di tutti i nuovi investimenti effettuati che erano stati previsti nel piano degli investimenti approvato dal concedente.
- **Investimenti programmati nel piano degli interventi approvati dal concedente:** con riferimento all'anno di rilevazione, deve essere indicato l'ammontare previsto secondo il piano degli investimenti approvato dal concedente.
 - **Di cui per manutenzioni straordinarie dei beni esistenti:** con riferimento all'anno di rilevazione, deve essere indicato l'ammontare previsto di tutti gli interventi di manutenzione straordinaria nel piano degli investimenti approvato dal concedente.
 - **Di cui per acquisizione di nuove risorse:** con riferimento all'anno di rilevazione, deve essere indicato l'ammontare previsto di tutti i nuovi investimenti nel piano degli investimenti approvato dal concedente.

4.3 Prospetti di conto economico e di stato patrimoniale

Questa parte rappresenta il sistema di attribuzione delle poste contabili, divise tra economiche e patrimoniali secondo la struttura riportata nella parte V dei nuovi Modelli. In particolare, vengono definiti i centri di costo e di ricavo nei quali sono suddivisi le attività, che vengono riportati in Tabella 4.

La suddivisione delle poste contabili deve rispettare i criteri di separazione contabile verso i centri di costo e di ricavi; si dovranno attribuire alle attività descritte tutte le poste patrimoniali ed economiche che è possibile attribuire direttamente o in virtù di una misurazione specifica. Nel caso non sia possibile l'attribuzione diretta ai singoli centri, si procederà all'attribuzione con criteri di ripartizione per driver come mostrato nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.

Viene chiesto di dare evidenza della rispondenza dei dati inseriti nei prospetti con quanto redatto nel bilancio di esercizio. Qualora il gestore rediga il bilancio secondo i principi IAS/IFRS è tenuto a riconciliare i prospetti del bilancio di esercizio con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei *format* di cui al file allegato.

Vengono di seguito descritti i campi presenti nel *format* in argomento, suddiviso tra campi presenti in colonna, riferiti alle attività e aggregati per la corrispondenza col bilancio di esercizio, e campi in riga, riferiti ai conti economici e patrimoniali oltre che alcuni dati di natura tecnica. I campi da compilare sono colorati in verde all'interno del pertinente *format* di cui al file allegato.

Tabella 4. Schemi dei centri di costo e di ricavo

Attività	centri di tariffazione
attività aeroportuali	<ul style="list-style-type: none"> • diritti di imbarco passeggeri; • diritti di approdo e di partenza; • diritti di sosta e ricovero di aeromobili; • tasse di imbarco e sbarco merci; • controllo sicurezza bagaglio a mano; • controllo sicurezza bagaglio da stiva; • infrastrutture centralizzate; • beni ad uso esclusivo; • beni ad uso comune; • assistenza persone a ridotta mobilità; • assistenza a terra in regime di esclusiva;
attività accessorie	<ul style="list-style-type: none"> • assistenza a terra in regime di concorrenza; • attività accessorie a fornitura diretta del gestore: <ul style="list-style-type: none"> ○ food & beverage; ○ retail; ○ altre attività accessorie; • attività accessorie in sub-concessione a terzi: <ul style="list-style-type: none"> ○ food & beverage; ○ retail; ○ uffici ed altri locali; ○ altre attività accessorie; • pubblicità; • parcheggi;
attività di incentivazione all'attività volativa	
attività non pertinenti	

4.3.1 La separazione contabile delle poste economiche e patrimoniali

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.

Le prescrizioni del paragrafo 27.4 dei Modelli presuppongono l'adozione di sistemi di tenuta della contabilità dei fatti aziendali distinti per attività che rispondano a tre requisiti essenziali:

- siano basati su dati analitici, verificabili e documentabili;
- permettano una rappresentazione contabile delle attività come se queste fossero gestite da imprese separate e indipendenti;
- siano finalizzati, fin dall'origine della rilevazione (e quindi non attraverso ripartizioni ex post bensì in modo sistematico durante il periodo amministrativo), a rappresentare separatamente per attività i valori economici e patrimoniali.

La prima fase riguarda l'attribuzione diretta delle poste economiche e patrimoniali che, deve rispettare una gerarchia delle fonti contabili di seguito indicata:

- a) rilevazioni di contabilità generale che consentano un'attribuzione completa ed esclusiva ad una attività;
- b) rilevazioni di contabilità analitico-gestionale che consentano un'attribuzione completa ed esclusiva ad una attività;
- c) per mezzo di una ripartizione, tra i diversi oggetti a cui compete, basata su una specifica misurazione fisica del fattore produttivo utilizzato.

Ad esempio l'attribuzione alle diverse attività del costo del lavoro può avvenire in modo diretto individuando il costo del personale che lavora esclusivamente a beneficio di ogni singola attività, oppure anche individuando puntualmente le ore di lavoro che il personale condiviso tra più attività presta a favore di ciascuna di esse; la rilevazione potrebbe avvenire attraverso la compilazione diretta da parte del personale dei rendiconti periodici delle ore prestate a favore delle diverse attività.

Si precisa ulteriormente che tutti i documenti contabili o fiscali come le fatture sono mezzi idonei che consentono l'attribuzione diretta delle poste contabili, pertanto per tutti quei casi di servizi infragruppo erogati dalla capogruppo alle controllate, qualora le informazioni contenute nei contratti o nelle fatture di addebito siano sufficienti, è opportuno attribuire direttamente le partite economiche risultanti da tali contratti e fatture alle attività, senza "passare" per l'attribuzione indiretta attraverso gli oggetti intermedi.

Per quelle poste economiche e patrimoniali che non è possibile allocare in via diretta alle attività è necessario ricorrere all'imputazione agli oggetti intermedi (indiretti e generali e di struttura).

Si sottolinea, tuttavia, che l'obiettivo primario deve essere l'attribuzione diretta delle poste patrimoniali ed economiche alle attività, mentre l'attribuzione dei valori economici e patrimoniali agli oggetti intermedi non è di per sé un obiettivo conoscitivo, ma solo un mezzo per raggiungere l'obiettivo primario, in maniera il più possibile standardizzata ed omogenea. Ne deriva che in tutti i casi in cui è possibile attribuire i valori economici e patrimoniali direttamente alle attività, tali valori non devono transitare per gli oggetti intermedi, nemmeno se individua un aggregato di costi significativo che viene utilizzato per attribuire altri valori per loro natura simili, ma che non sono direttamente riferibili alle attività.

La fase successiva di costruzione della separazione contabile prevede che le poste economiche e patrimoniali attribuite in prima battuta agli oggetti intermedi vengano ribaltate alle attività. Tale attribuzione avviene utilizzando criteri convenzionali (cosiddetti *driver*) ritenuti in grado di misurare in maniera adeguata (sebbene non puntuale) l'assorbimento da parte delle attività dei servizi prestati a queste ultime.

I driver sono individuati con le modalità individuate nel paragrafo 4.5.

La separazione contabile in attività è prevista per tutte le poste patrimoniali ed economiche del bilancio di esercizio ad eccezione delle voci tributarie, finanziarie, relative al patrimonio netto e tutte le altre non operative; queste voci vanno attribuite alle "Attività non pertinenti".

4.3.2 Conti economici e patrimoniali: colonne

Preliminarmente si deve procedere all’inserimento del nome completo della società concessionaria ed all’anno di riferimento, coerentemente con quanto riportato negli altri format. Di seguito la colonna “Unità” indica l’unità di misura che deve essere considerata durante l’inserimento dei dati. Per quanto riguarda i dati economici e patrimoniali, l’unità di misura è sempre l’euro [€], con valore sempre troncato all’unità; pertanto, non si devono inserire dati con la virgola e non è ammesso l’utilizzo di caratteri di testo, “nd” (non disponibile) o “na” (*not available*).

Per quanto riguarda la parte “altre informazioni”, vengono utilizzate altre unità di misura che vengono di seguito riportate con la relativa definizione:

- persone: si intende la media annua di persone impiegate a tempo pieno (FTE), al netto di eventuali misure di indennità erogate quali la Cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS)³;
- kWh: si intende il consumo di energia elettrica espresso convenzionalmente in kilowattora (kWh);
- mc: si intende il consumo di utenze espresso convenzionalmente in metri cubi (mc).

Nell’ultima colonna “commento” è possibile inserire caratteri in formato testo con lo scopo di fornire eventuali precisazioni rispetto al dato inserito.

I primi inserimenti di dati riguardano i valori utili alla riconciliazione col bilancio di esercizio, che vengono di seguito riportati e descritti:

- **Totale bilancio:** deve essere riportato il dato desumibile dal bilancio di esercizio della società di gestione che permetta la verifica delle informazioni riportate negli schemi contabili. Le imprese che redigono il bilancio secondo IAS/IFRS dovranno seguire quanto previsto dai nuovi Modelli; in particolare qualora le poste del bilancio di esercizio *IAS compliance* non coincidano con quelle degli schemi contabili, per ottenere la riconciliazione del dato, sarà necessario effettuare le opportune riclassificazioni delle quali dovrà essere fornita evidenza nel campo commento e nel documento previsto nel capitolo 27. Il dato di bilancio dovrà essere corrispondente a quello riportato nella relazione prevista nella colonna “*Totale attività aeroportuali, accessorie, incentivazione e non pertinenti*”; nel caso in cui la società concessionaria gestisca più di uno scalo, la corrispondenza del dato di bilancio dovrà essere assicurata con la somma tra “*Totale attività aeroportuali, accessorie, incentivazione e non pertinenti (altri scali)*” e “*Totale attività aeroportuali, accessorie, incentivazione e non pertinenti*”.
- **Totale attività aeroportuali, accessorie, incentivazione e non pertinenti (altri scali):** questa colonna deve essere compilata esclusivamente dalle società di gestione che hanno in concessione più di uno scalo aeroportuale. Si deve riportare la somma di tutte le poste riportate negli schemi contabili di altri scali in gestione alla società.
- **Totale attività aeroportuali, accessorie, incentivazione e non pertinenti:** questa colonna deve riportare la somma di tutte le poste riportate nello schema riferite alle attività dello scalo in gestione alla società. In pratica è la somma di tutti i campi a destra della colonna in argomento, con l’eccezione della colonna “*totale attività aeroportuali ex DL 1/2012*”.

Successivamente sono indicati i dati di dettaglio delle attività di cui alla Tabella 4; in particolare le “Attività aeroportuali” presentano un sottogruppo identificato con la denominazione “Attività aeroportuali ex DL 1/2012”, che rappresentano i servizi regolati di competenza dell’Autorità.

³ Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria

4.3.2.1 Attività aeroportuali ex DL 1/2012

Vengono di seguito dettagliate le attività ex DL 1/2012:

- **Approdo e partenza:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale per consentire le operazioni di atterraggio e decollo degli aeromobili.
- **Sosta e ricovero:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale per consentire lo stazionamento degli aeromobili.
- **Diritti imbarco passeggeri:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale per consentire le operazioni relative ai passeggeri.
- **Diritti imbarco merci:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale per consentire le operazioni relative alle merci.
- **Sicurezza pax e bagaglio a mano:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale per i controlli di sicurezza sul passeggero incluso il bagaglio a mano.
- **Sicurezza bagagli da stiva:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale per consentire il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva.
- **Infrastrutture centralizzate:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale descritte nel foglio "Infrastrutture centralizzate, BUE", sezione "infrastrutture centralizzate".
- **Beni di uso esclusivo:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale descritte nel foglio "Infrastrutture centralizzate, BUE", sezione "Beni uso esclusivo".
- **Beni di uso comune:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale comuni agli utenti nell'area *air side*⁴.
- **Totale attività aeroportuali ex DL 1/2012:** deve essere inserita la somma di tutte le attività descritte in questo paragrafo.

4.3.2.2 Altre attività soggette a regolazione

Vengono di seguito dettagliate le altre attività soggette a regolazione:

- **Assistenza passeggeri ridotta mobilità:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale con lo scopo di fornire assistenza alle persone con ridotta mobilità o con disabilità secondo la definizione fornita all'art. 2 lettera a del regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006.
- **Handling in monopolio:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale in assenza di concorrenza, con lo scopo di fornire 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 2006.

4.3.2.3 Attività accessorie

Vengono di seguito dettagliate le altre attività accessorie:

⁴ L'area di movimento di un aeroporto, edifici, porzioni di suolo e di edifici alla stessa adiacenti (es. aerostazione/i) il cui accesso è controllato.

- **Parcheggi:** tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi per garantire il parcheggio di autovetture riservato ai clienti dell'aerostazione, indifferentemente se a pagamento o gratuito.
- **Food and beverage:** tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi per garantire i servizi di ristorazione, separando il caso se forniti direttamente dal gestore aeroportuale (o da controllate) o da altri soggetti terzi.
- **Altro retail:** tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi per garantire i servizi commerciali di vendita al dettaglio escludendo il "food and beverage", separando il caso se forniti direttamente dal gestore aeroportuale (o da controllate) o da altri soggetti terzi.
- **Altre accessorie:** tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi per garantire i servizi commerciali escludendo quanto riportato per il "food and beverage" o "Altro retail", separando il caso se forniti direttamente dal gestore aeroportuale (o da controllate) o da altri soggetti terzi.
- **Uffici ed altri locali:** tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi che il gestore aeroportuale concede in locazione ad altri soggetti terzi.
- **Spazi pubblicitari:** tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi con lo scopo di reclamizzare un determinato prodotto o servizio, non legato ai vettori aeroportuali.
- **Handling liberalizzato:** poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi erogate dal gestore aeroportuale in presenza di concorrenza, con lo scopo di fornire 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 2006.
- **Totale attività accessorie:** deve essere inserita la somma di tutte le attività descritte in questo paragrafo.

4.3.2.4 Attività di incentivazione

Incentivi all'attività volativa comunque denominati: tutte le poste contabili riferite ai benefici economici riconosciuti da parte del 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.

4.3.2.5 Attribuzione indiretta

L'imputazione agli oggetti intermedi (indiretti e generali e di struttura) è permessa solo nel caso in cui non sia possibile l'attribuzione diretta delle poste economiche e patrimoniali. Agli indiretti vanno attribuite le poste contabili riferibili ad una pluralità di attività ed è possibile allocarle alle attività sulla base di driver diversi, mentre le poste afferenti al complesso delle attività vanno attribuite all'oggetto di attribuzione "generali e di struttura" e poi ribaltate alle attività sulla base del driver "costi diretti e indiretti allocati tramite driver".

In linea generale costi quali pulizie, utenze, manutenzione ordinaria e ammortamento possono essere allocati indirettamente tramite l'imputazione agli oggetti intermedi, pur rimanendo la regola dell'attribuzione diretta preminente.

Tra i costi generali, vi rientrano, a titolo esemplificativo:

- a) oneri per organi societari;
- b) canone concessorio;
- c) assicurazioni aeroportuali;
- d) ammortamenti materiali ed immateriali non direttamente ascrivibili ai singoli servizi;
- e) utenze e servizi non imputabili ai singoli impianti ed infrastrutture;

- f) presidio varchi di accesso all'air side;
- g) costi di gestione della strada perimetrale, recinzione con annessi servizi antintrusione e TVCC;
- h) costi relativi guardiania air side;
- i) oneri relativi alle aree e agli impianti generali (fognario, idrico, elettrico, cabine e centraline di controllo) e ad uso dell'intero aeroporto;
- j) uffici della società di gestione;
- k) cerimoniale di Stato;
- l) centraline di monitoraggio ambientale;
- m) gestione e presidio della *Safety* aeroportuale (SMS);
- n) uffici e caserme degli Enti di Stato, se assegnati in uso gratuito.

Infine, si sottolinea che anche alle attività non pertinenti va allocata la quota dei costi indiretti correlata.

4.3.2.6 Attività non pertinenti

Attività non pertinenti: tutte le poste contabili riferite all'utilizzo di infrastrutture e dei servizi non riferibile a nessuna delle tre attività precedentemente descritte. Sono da iscrivere in questa colonna le attività effettuate presso altri scali non in concessione oppure quelli in applicazione dell'IFRIC 12⁵.

4.3.3 Conti economici e patrimoniali: righe

La struttura delle righe dello schema contabile evidenzia la differenza tra le tipologie di conto. Si è in presenza di un primo blocco di informazioni derivanti dall'art. 2425 del Codice civile, suddiviso a sua volta in Ricavi, Costi, e altre poste di conto economico; il secondo blocco di informazioni derivante dall'art 2424 del Codice civile riguarda lo stato patrimoniale con il dettaglio delle immobilizzazioni che costituiscono il CIN regolatorio, secondo quanto previsto dai Modelli; per ultimo, sotto la voce "altre informazioni" vengono richiesti alcuni parametri tecnici produttivi.

Sia le voci di conto economico e stato patrimoniale dovranno essere riconciliati con il bilancio di esercizio che dovrà essere riportato in tutte le voci previste dall'art. 2424 e 2425 del Codice civile.

4.3.3.1 Ricavi

Vengono di seguito dettagliate le tipologie di ricavi:

- **Ricavi delle vendite e delle prestazioni:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. La voce comprende i ricavi per la vendita di prodotti, merci, per prestazioni di servizi relativi alla gestione caratteristica dell'impresa, indicati per competenza al netto di sconti commerciali. I ricavi in oggetto devono essere indicati al lordo dei costi sostenuti per le attività di incentivazione all'attività volativa.
- **Variazione delle rimanenze:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. La voce comprende le rimanenze dei prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti.

⁵ L'interpretazione dell'IFRIC viene recepita nel Regolamento (CE) n. 254/2009 della Commissione del 25 marzo 2009.

- **Variazione dei lavori in corso su ordinazione:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Si indica le eventuali variazioni, positive o negative, rispetto a lavori contrattualizzati non ancora terminati.
- **Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Si indica il saldo di lavori parzialmente eseguiti e non ancora conclusi, con rilevazione dei costi sostenuti. Inoltre, viene richiesto il dettaglio dei costi per natura, in via diretta vanno attribuite alle attività sole le quote di costo diretti, mentre le quote di costo indirette capitalizzate vanno allocate agli oggetti intermedi, al fine di garantire la correlazione con i costi sostenuti.
- **Altri ricavi e proventi:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. La voce comprende i ricavi per la vendita di prodotti, merci, per prestazioni di servizi esterni alla gestione caratteristica dell'impresa, indicati per competenza al netto di sconti commerciali.
 - **Di cui in conto impianti:** posta contabile di dettaglio riferita ai contributi da impiegare per la realizzazione di infrastrutture.
 - **Di cui contributi in conto esercizio:** posta contabile di dettaglio riferita ai contributi da impiegare per la gestione dell'aerostazione.
 - **Di cui per plusvalenze altri proventi di natura simile:** posta contabile riferibile alla gestione accessoria relativa a differenze tra prezzo di vendita dei cespiti e valore contabile netto a cui risultano iscritti in bilancio. Si tratta di un provento non ammissibile a livello tariffario.
 - **Di cui per rimborsi:** posta riferibile a ricavi che hanno natura di rimborso, ad esempio a titolo assicurativo oppure dal personale per il pagamento della quota a loro carico per alcuni servizi (l'uso dell'auto aziendale).
 - **Di cui per fitti attivi:** posta riferibile a ricavi per la cessione in affitto a terzi di beni di proprietà del gestore.

4.3.3.2 Costi

Vengono di seguito dettagliate le tipologie di costi:

- **Materie prime:** tutte le poste contabili riferite alla voce B6 "Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Il valore riportato è dato dal totale delle pulizie, manutenzioni ordinarie e altro. Si richiede anche il dettaglio tra transazioni verso imprese del gruppo e verso imprese terze.
 - **Di cui pulizie:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita alle pulizie sostenute dalla società di gestione aeroportuale. Il dato è riferibile ai prodotti utilizzati per l'attività di pulizia; per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui manutenzioni ordinarie:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita alle manutenzioni ordinarie sostenute dalla società di gestione aeroportuale. Il dato è riferibile ai prodotti utilizzati per questo tipo di attività, nel caso di svolgimento del servizio da parte di personale interno alla società di gestione aeroportuale. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Altro:** voce di costo residuale sulle materie prime sostenute dalla società di gestione aeroportuale per lo svolgimento di altre attività. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Servizi:** tutte le poste contabili riferite alla voce B7 "Per servizi" di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Devono essere riportati le prestazioni effettuate da società terze mentre nel caso di società controllate o collegate alla società di gestione aeroportuale, i conti devono essere riportati secondo le ordinarie regole di consolidamento. Il valore riportato è dato dal totale delle utenze (energia elettrica,

acqua, gas e altre), pulizie, sicurezza, manutenzioni ordinarie e altro. Devono essere inclusi, nella colonna relativa alle attività di incentivazione, i costi sostenuti per l'incentivazione all'attività volativa. Non devono essere inclusi i canoni corrisposti per il canone concessorio, il canone per il servizio dei Vigili del Fuoco, il canone sicurezza. Si richiede anche il dettaglio tra transazioni verso imprese del gruppo e verso imprese terze.

- **Di cui energia elettrica:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita al consumo di energia elettrica sostenuto dalla società di gestione aeroportuale. Per la separazione tra le varie attività della voce, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui gas:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita al consumo di gas sostenuto dalla società di gestione aeroportuale. Per la separazione tra le varie attività della voce, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui acqua:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita al consumo di acqua sostenuto dalla società di gestione aeroportuale. Per la separazione tra le varie attività della voce, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui restanti utenze:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita all'eventuale utilizzo di altre utenze sostenuto dalla società di gestione aeroportuale. Per la separazione tra le varie attività della voce, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui pulizie:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita alle pulizie sostenute dalla società di gestione aeroportuale. Il dato è riferibile alle prestazioni effettuate da società terze per l'attività di pulizia; per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui per sicurezza:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita al servizio affidato ad aziende terze per le funzioni di sicurezza aeroportuale (*security*).
- **Di cui manutenzioni ordinarie:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita alle manutenzioni ordinarie sostenute dalla società di gestione aeroportuale. Il dato è riferibile alle prestazioni effettuate da società terze per questo tipo di attività. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Altro:** voce di costo residuale sui servizi commissionati dalla società di gestione aeroportuale per lo svolgimento di altre attività. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Godimento beni di terzi:** tutte le poste contabili riferite alla voce B8 "Costi per godimento di beni di terzi" di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Devono essere riportati i costi per il godimento di beni di terzi materiali e immateriali come fitti passivi, costi per noleggio beni, canoni di leasing finanziario.
- **Personale:** tutte le poste contabili riferite alla voce B9 "costi per il personale" di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Devono essere riportati i costi sostenuti dalla società di gestione aeroportuale per il personale dipendente. Nel caso di attività svolte da personale dipendente di società controllate o collegate alla società di gestione aeroportuale, i conti devono essere riportati secondo le ordinarie regole di consolidamento. Il valore riportato è dato dal totale delle voci di dettaglio che riguardano il personale di amministrazione, pulizie, sicurezza, manutenzioni ordinarie e altro.
 - **Di cui amministrazione:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita al personale dipendente impiegato a svolgere funzioni comuni a tutte le attività, come ad esempio funzioni di

approvvigionamento, gestione immobiliare, servizi informatici, adempimenti fiscali, contabilità, pianificazione e controllo, gestione risorse umane. Per la separazione tra le varie attività della voce, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.

- **Di cui pulizie:** dettaglio della voce di costo corrispondente al personale dipendente impiegato per lo svolgimento dell'attività di pulizia; per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui per sicurezza:** dettaglio della voce di costo corrispondente riferita al personale dipendente impiegato a svolgere funzioni di sicurezza aeroportuale (security) e non per svolgere funzioni legate al d.lgs. 81/2008. Per la separazione tra le varie attività della voce, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Di cui manutenzioni ordinarie:** dettaglio della voce di costo corrispondente al personale dipendente impiegato per lo svolgimento dell'attività di manutenzione ordinaria. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Altro:** voce di costo residuale sul personale dipendente della società di gestione aeroportuale. Nel caso in cui l'ammontare sia rilevante è necessario inserire un commento sulla voce di maggior rilievo. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Variazione delle rimanenze:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico (B11) di cui all'art. 2425 del Codice civile. La voce comprende le rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci.
- **Altri oneri di gestione:** tutte le poste contabili riferite alla voce B14 "oneri diversi di gestione" di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Devono essere riportati i costi sostenuti dalla società di gestione aeroportuale della gestione caratteristica non inseriti nelle voci precedenti. Devono essere inoltre inclusi i canoni corrisposti per il canone concessorio ed il canone sicurezza, e il canone per il servizio dei Vigili del Fuoco. Il valore riportato è dato dal totale delle voci di tutte le voci di dettaglio e la voce altro.
 - **Di cui canone concessorio:** dettaglio del canone dovuto per la concessione dalla società di gestione aeroportuale. Per la separazione tra le varie attività della voce, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui canone sicurezza:** dettaglio del canone concessorio per l'affidamento dei servizi di sicurezza, calcolato per ciascun anno del periodo tariffario sulla base dell'applicazione delle metodologie vigenti. Per la separazione tra le varie attività della voce, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui canone VVFF:** dettaglio dell'ammontare finalizzato alla contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti. Per la separazione tra le varie attività della voce, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui IMU:** dettaglio dell'ammontare corrisposto da parte della società di gestione aeroportuale sull'imposta comunale. Si evidenzia che la parte delle attività aeroportuali non può essere soggetta a IMU, in quanto ricadente nella porzione immobiliare dove è prevista la categoria catastale E1, che è esente dall'imposta comunale. L'Autorità si riserva di valutare casi particolari. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui IRAP:** dettaglio dell'ammontare corrisposto da parte della società di gestione aeroportuale sull'imposta regionale delle attività produttive secondo la previsione del d. lgs. 15 dicembre 1997, n.

446. Si evidenzia che la parte dell'IRAP è allocabile alle attività aeroportuali. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.

- **Altro:** voce di costo residuale sulla voce degli altri oneri di gestione della società di gestione aeroportuale. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
- **Totale costi operativi:** questo campo rappresenta la somma di tutte le voci di costo precedentemente definite.
- **Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization (EBITDA):** questo campo rappresenta la differenza tra i ricavi precedentemente descritti e il totale dei costi operativi.
- **Ammortamento beni immateriali:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico (B10 a) di cui all'art. 2425 del Codice civile. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretta, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui afferenti ad immobilizzazioni immateriali autofinanziate:** dettaglio delle quote di ammortamento riferite ad immobilizzazioni immateriali realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici).
- **Ammortamento beni materiali:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico (B10 b) di cui all'art. 2425 del Codice civile. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretta, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.
 - **Di cui afferenti ad immobilizzazioni materiali autofinanziate:** dettaglio delle quote di ammortamento riferite ad immobilizzazioni materiali realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici).
 - **Di cui afferenti ad immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammissibili a fini tariffari:** dettaglio delle quote di ammortamento riferite ad immobilizzazioni materiali realizzate dal gestore con finanziamento pubblico secondo quanto riportato nel paragrafo 10.2 punto 4 lettera d).
- **Accantonamenti per rischi e oneri:** tutte le poste contabili riferite alla voce di conto economico B12 di cui all'art. 2425 del Codice civile. Questa tipologia di costo può essere allocata solo alle attività non pertinenti.
- **Altri accantonamenti:** tutte le poste contabili riferite all'omonima voce di conto economico (B13) di cui all'art. 2425 del Codice civile. Questa tipologia di costo può essere allocata solo alle attività non pertinenti.
- **Svalutazioni:** tutte le poste contabili riferite alle voci B10 di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile.
- **Earnings Before Interests and Taxes (EBIT):** questo campo rappresenta il risultato operativo al lordo degli oneri finanziari e delle imposte.
- **Oneri finanziari:** tutte le poste contabili riferite alle voci C17 di conto economico di cui all'art. 2425 del Codice civile. Questa tipologia di costo può essere allocata solo alle attività non pertinenti.
- **Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate:** sono tutte le voci relative alle imposte di cui alla voce 20 di conto economico e vanno attribuite alle "Attività non pertinenti"; nel dettaglio:
 - **IRES corrente e IRAP corrente:** sono le imposte dovute sul reddito imponibile d'esercizio e comprende anche le eventuali sanzioni pecuniarie e gli interessi maturati attinenti ad eventi dell'esercizio;
 - **Imposte differite e anticipate:** la voce accoglie la differenza algebrica tra l'accantonamento al fondo per imposte differite e l'utilizzo delle imposte anticipate (con segno positivo) e le imposte anticipate e l'utilizzo del fondo imposte differite (con segno negativo).

- **Imposte relative ad esercizi precedenti:** sono comprensive dei relativi oneri accessori (interessi e sanzioni) e comprendono tutte le situazioni di contenzioso, tra cui gli avvisi di accertamento, con l'Amministrazione Finanziaria. La voce comprende anche la differenza positiva (o negativa) tra l'ammontare dovuto a seguito della definizione di un contenzioso o di un accertamento rispetto al valore del fondo accantonato in esercizi precedenti.
- **Altre imposte diverse dalle precedenti:** vanno indicate tutte le imposte che non rientrano nelle voci precedenti, tra cui i proventi da consolidato fiscale.

4.3.3.3 *Altre informazioni tecnico-economiche*

Vengono di seguito dettagliate le altre informazioni tecnico-economiche:

- **Personale (FTE):** il numero di persone impiegate a “tempo pieno equivalente” come dipendenti della società di gestione aeroportuale. Per “tempo pieno equivalente” si intende che i lavoratori dipendenti a tempo parziale saranno contati come frazione dell'unità. Il numero di persone indicate genera il costo del personale sostenuto dalla società di gestione aeroportuale per il personale dipendente indicato in precedenza. Il dato deve essere riportato anche nel caso di attività svolte da personale dipendente di società controllate o collegate alla società di gestione aeroportuale.
 - **Di cui amministrazione:** dettaglio delle persone riferite al personale dipendente impiegato a svolgere funzioni comuni a tutte le attività, come ad esempio funzioni di approvvigionamento, gestione immobiliare, servizi informatici, adempimenti fiscali, contabilità, pianificazione e controllo, gestione risorse umane.
 - **Di cui pulizie:** dettaglio delle persone riferite al personale dipendente impiegato per lo svolgimento dell'attività di pulizia.
 - **Di cui per sicurezza:** dettaglio delle persone riferite al personale dipendente impiegato a svolgere funzioni di sicurezza aeroportuale (security) e non per svolgere funzioni legate al d.lgs. 81/2008.
 - **Di cui manutenzioni ordinarie:** dettaglio delle persone riferite al personale dipendente impiegato per lo svolgimento dell'attività di manutenzione ordinaria.
 - **Di cui altro:** persone riferite al personale dipendente impiegato ad attività non indicate nelle precedenti.

4.3.3.4 *Attività e passività da stato patrimoniale*

Le righe dei prospetti di stato patrimoniale rispecchiano la struttura prevista dal Codice civile con alcuni dettagli inseriti per agevolare la separazione contabile. Per il significato di tale classificazione occorre fare riferimento sia ai principi contabili vigenti che alla normale prassi contabile. Vengono di seguito dettagliate le poste di particolare rilevanza ai fini regolatori:

- **Immobilizzazioni immateriali**
 - **Di cui immobilizzazioni immateriali autofinanziate:** dettaglio delle immobilizzazioni immateriali realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici).
 - **Di cui per avviamento:** è la posta contabile di cui alla voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del Codice civile.
 - **Di cui oneri concessori:** “sovrapprezzo” del bene concesso relativo a procedure competitive di affidamento o comunque di una negoziazione fra concedente e concessionario.
 - **Di cui per immobilizzazioni in corso e acconti:** immobilizzazioni non ancora entrate in esercizio.
- **Immobilizzazioni materiali**

- **Di cui immobilizzazioni materiali autofinanziate:** dettaglio delle immobilizzazioni materiali realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici).
- **Di cui immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammissibili a fini tariffari:** dettaglio delle immobilizzazioni realizzate dal gestore con finanziamento pubblico.
- **Di cui per immobilizzazioni in corso e acconti:** immobilizzazioni non ancora entrate in esercizio.
- **Immobilizzazioni finanziarie**
 - **Di cui per crediti commerciali a m/l termine verso imprese del gruppo:** crediti con scadenza superiore ai 12 mesi relativi alla gestione operativa verso imprese del gruppo; la quota di rimborso a breve termine va classificata nell'omonima voce dell'attivo circolante.
 - **Di cui per crediti commerciali a m/l termine verso imprese terze:** crediti con scadenza superiore ai 12 mesi relativi alla gestione operativa verso imprese terze; la quota di rimborso scadente entro i 12 mesi va classificata nell'omonima voce dell'attivo circolante.
 - **Di cui per partecipazioni in imprese controllate:** valore delle partecipazioni in imprese controllate, vanno attribuite alle "attività non pertinenti".
 - **Di cui per partecipazioni in altre imprese:** valore delle partecipazioni in altre imprese, vanno attribuite alle "attività non pertinenti".
 - **Di cui per attività finanziarie a medio/lungo termine (inclusi derivati):** attività finanziarie a lungo termine, vanno attribuite alle "attività non pertinenti".
- **Attivo circolante**
 - **Di cui per rimanenze:** vanno attribuite tutte le rimanenze di materie prime, prodotti, finiti, prodotti in corso di lavorazione ecc.
 - **Di cui per crediti commerciali a breve termine verso imprese del gruppo:** sono crediti commerciali con scadenza entro i 12 mesi; va data distinzione tra crediti commerciali ammissibili nella misura prevista da quelli eccedenti che non sono ammissibili e sono riferiti ad imprese del gruppo. Per il calcolo dell'ammissibilità si faccia riferimento al totale costi e poi si attribuisca la quota ammissibile pro quota sulla base del peso dei crediti commerciali verso imprese del gruppo in rapporto ai crediti commerciali complessivi.
 - **Di cui per crediti commerciali a breve termine verso imprese terze:** sono crediti commerciali con scadenza entro i 12 mesi; va data distinzione tra crediti commerciali ammissibili nella misura prevista da quelli eccedenti che non sono ammissibili e sono riferiti ad imprese terze. Per il calcolo dell'ammissibilità si faccia riferimento al totale costi e poi si attribuisca la quota ammissibile pro quota sulla base del peso dei crediti commerciali verso imprese terze in rapporto ai crediti commerciali complessivi.
 - **Di cui per crediti tributari e previdenziali:** crediti di natura tributaria, tra cui gli acconti versati, le imposte anticipate e i crediti di natura previdenziale; vanno attribuiti alle "attività non pertinenti" in quanto partite di natura finanziaria.
 - **Di cui per disponibilità liquide e mezzi equivalenti:** disponibilità liquide in cui vi rientrano non solo la liquidità di cassa, ma anche le liquidità disponibili presso conti correnti bancari e postali. Vanno attribuite alle "attività non pertinenti".
- **Altre attività**
 - **Ratei e risconti attivi operativi:** vanno attribuiti i ratei e risconti attivi relativi alla gestione operativa.

- **Ratei e risconti attivi non operativi:** vanno attribuiti i ratei e risconti attivi relativi alla gestione non operativa, ad esempio i ratei attivi relativi agli interessi bancari attivi. Rientrano tra le “attività non pertinenti” in quanto partite finanziarie o in ogni caso non operative.

Il **totale attivo regolatorio** è formato dal **totale attivo** al netto delle partite non ammissibili tra cui le immobilizzazioni in corso e i crediti commerciali non ammissibili.

- **Passività**

- **Fondi per rischi e oneri:** sono inclusi tutti i fondi oneri e rischi di cui alla classe B del passivo di stato patrimoniale. I fondi per imposte e relativi a strumenti finanziari derivati passivi vanno attribuiti alle “Attività non pertinenti”.
- **Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato:** è il debito nei confronti dei dipendenti di cui alla classe C del passivo di stato patrimoniale.
- **Debiti operativi a medio/lungo termine:** vi rientrano tutti i debiti operativi con scadenza superiore ai 12 mesi e va distinta la parte di debiti verso imprese del gruppo e verso imprese terze. La quota di debito da rimborsare in scadenza entro i 12 mesi va attribuita ai debiti operativi a breve termine.
- **Debiti finanziari a medio/lungo termine:** vi rientrano tutti i debiti di natura finanziaria con scadenza superiore ai 12 mesi, vanno distinti per tipologia di finanziatore tra istituti bancari, imprese del gruppo o imprese terze. La quota del finanziamento in scadenza entro i 12 mesi va attribuita ai debiti finanziari a breve termine. Sono partite di natura finanziaria e pertanto vanno attribuite alle “Attività non pertinenti”.
- **Debiti operativi a breve termine:** vi rientrano tutti i debiti operativi con scadenza entro i 12 mesi e va distinta la parte di debiti verso imprese del gruppo e verso imprese terze.
- **Debiti finanziari a breve termine:** vi rientrano tutti i debiti di natura finanziaria con scadenza entro i 12 mesi, vanno distinti per tipologia di finanziatore tra istituti bancari, imprese del gruppo o imprese terze. Va attribuita anche la quota di finanziamento in scadenza entro i 12 mesi. Sono partite di natura finanziaria e pertanto vanno attribuite alle “Attività non pertinenti”. Altre passività: vi rientrano tutte le altre passività diverse dalle precedenti tra cui i ratei e risconti passivi: è richiesta la distinzione tra quelli operativi e quelli non operativi.

Il **totale passivo regolatorio** viene calcolato partendo dal **totale passività** al quale vanno dedotte le passività non ammissibili tra cui i fondi rischi e oneri relativi a trattamenti integrativi, incentivazioni all’esodo/straordinarie.

Le voci di **patrimonio netto** (capitale sociale, riserve, utile (perdita) dell’esercizio) vanno attribuite alle “Attività non pertinenti”. Nell’utile d’esercizio sono indicate delle sottovoci: per il dettaglio sui dividendi è richiesto l’ammontare degli stessi che è stato proposto dagli Amministratori in sede di assemblea per l’approvazione del bilancio ordinario d’esercizio. Nel caso in cui il Gestore realizzi una perdita il relativo valore deve essere attribuito alla sottovoce “di cui altro”.

4.4 Infrastrutture centralizzate, BUE

Si deve procedere preliminarmente all’inserimento del nome completo della società concessionaria ed all’anno di riferimento, coerentemente con quanto riportato negli altri schemi.

La colonna “Unità” indica l’unità di misura che deve essere considerata durante l’inserimento dei dati, che nel foglio in questione è sempre l’euro [€], con valore sempre troncato all’unità; pertanto, non si devono inserire dati con la virgola e non è ammesso l’utilizzo di caratteri di testo, come ad esempio “nd” (non disponibile) o “na” (not available).

Le colonne presenti in questo foglio rappresentano il dettaglio delle voci “Infrastrutture centralizzate” e “Beni di uso esclusivo” presenti nei fogli “conto economico” e “stato patrimoniale”. In particolare, viene richiesto di inserire dati di dettaglio delle principali tipologie di infrastrutture e di beni ad uso esclusivo frutto delle risultanze della raccolta dati e dell’analisi delle contabilità regolatorie trasmesse all’Autorità.

Le righe presenti in questo foglio rappresentano un sottoinsieme di quelle presenti nel foglio “conto economico” e “stato patrimoniale”. In particolare, viene richiesto di inserire solamente dati riferiti ai costi, ad esclusione dei ricavi ed altre informazioni, le definizioni dei quali si rimanda a quanto descritto al paragrafo 4.3. Nell’ultima colonna “commento” è possibile inserire caratteri di testo con lo scopo di fornire eventuali precisazioni rispetto al dato inserito.

Per quanto riguarda le infrastrutture centralizzate sono state individuate le seguenti voci di dettaglio:

- **BHS:** *Baggage Handling System*, si intende l’infrastruttura o i servizi relativi allo smistamento ed alla riconsegna bagagli.
- **Sistemi Informatici Accettazione Pax:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi informatici nello scalo che sono funzionali all’accettazione dei passeggeri, come ad esempio il CUTE (*Common user terminal equipment*).
- **FIDS:** *Flight Information Display System*, si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi per la visualizzazione delle informazioni aeroportuali al pubblico.
- **Pontili:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi per l’utilizzo dei pontili di imbarco e sbarco dei passeggeri.
- **Informativa di scalo:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi di gestione dell’informazione di scalo BDV (Base Dati Voli).
- **Impianto depurazione acqua\oli:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi di depurazione di acqua e oli presenti nello scalo, ad esclusione degli impianti dedicati al trattamento dei rifiuti.
- **Impianto distruzione rifiuti:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi di raccolta e trattamento dei rifiuti.
- **Deicing:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi di rimozione di neve o ghiaccio dall’aeromobile.
- **Coordinamento generale di scalo:** si intende l’infrastruttura ed i servizi che permettono il coordinamento dei processi esistenti nello scalo.
- **Magazzino:** si intende l’infrastruttura ed i servizi che permettono la gestione delle parti di scalo destinate a magazzino.
- **Apron:** si intende un'area definita su un aeroporto destinata ad ospitare aeromobili per scopi di carico o scarico di passeggeri o merci, rifornimento, parcheggio o manutenzione (definizione ICAO)⁶.
- **Annunci sonori:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi per la comunicazione sonora delle informazioni aeroportuali al pubblico.
- **Follow me:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi per lo smistamento degli aeromobili.
- **400 Hz:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi ai sistemi per la fornitura di energia elettrica a 400Hz.
- **Stoccaggio merci:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi agli impianti di stoccaggio delle merci, come ad esempio elevatori.
- **Catering:** si intende l’infrastruttura ed i servizi relativi agli impianti di stoccaggio e lavaggio necessari per il *catering*.

⁶ A defined area on an airport intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers or cargo, refueling, parking, or maintenance. – page 2 for definition of Apron (Ramp).

- **Carburante:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi agli impianti di erogazione del carburante per gli aeromobili.
- **Altre infrastrutture centralizzate:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi agli impianti non considerate nelle altre voci.

Per quanto riguarda i beni ad uso esclusivo sono state individuate le seguenti voci di dettaglio come di seguito descritte.

- **Banchi check-in:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi ai banchi con personale adibito all'accettazione passeggeri con o senza bagaglio, nell'area *land side*⁷.
- **Self check-in:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi ai banchi in assenza di personale, adibito all'accettazione passeggeri.
- **Locali e spazi espositivi:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi a spazi a disposizione degli utenti aeroportuali per biglietteria o per fornire informazioni alla clientela.
- **Lost and found:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi ai banchi con personale adibito alla raccolta di bagagli smarriti ed alla loro gestione.
- **Gates:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi ai banchi con personale adibito all'accettazione passeggeri con o senza bagaglio, nell'area *air side*.
- **Uffici e altri locali operativi:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi a uffici a disposizione degli utenti aeroportuali.
- **Altri beni di uso esclusivo:** si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi agli impianti non considerate nelle altre voci.

4.5 Driver di allocazione

L'allocazione dei costi alle diverse attività riportate negli schemi contabili, deve essere eseguita direttamente dai sistemi di rilevazione dei conti sui centri di costo. Qualora alcuni costi siano comuni a più servizi senza che il sistema sia ancora in grado di separarne i valori, è necessario l'utilizzo di specifici *driver* per consentire l'attribuzione contabile ai pertinenti centri di costo.

Coerentemente con quanto riportato nei nuovi Modelli, i driver di allocazione da utilizzare saranno individuati dalle società in base all'oggettività, trasparenza e soprattutto idoneità a misurare i consumi di risorse da parte di uno specifico servizio. Il dettaglio del driver utilizzato sarà indicato nella colonna *driver* degli schemi di conto economico e stato patrimoniale. Qualora non fosse possibile l'utilizzo di specifici *driver* sarà utilizzato il metro quadro riferito al servizio oggetto di tariffazione.

Infine, per le poste generali ascrivibili al complesso delle attività del gestore è prevista l'attribuzione all'oggetto "generali e di struttura" utilizzando come driver di ribaltamento i costi attribuiti a ciascuna attività.

4.6 Incentivi

Nella Parte VI dei Modelli viene fornita dettagliata descrizione di questa attività, le cui risultanze economiche sono state già riportate nello schema descritto nel paragrafo 4.3. Lo scopo di questo schema è di fornire un quadro di sintesi dei contratti di incentivazione al traffico aereo che il gestore aeroportuale ha sottoscritto con gli utenti aeroportuali.

Infatti, l'unità di riferimento è il contratto, che il gestore aeroportuale può stipulare con gli utenti per incentivare una o più rotte commerciali.

Preliminarmente si deve indicare il nome della società concessionaria, l'anno di riferimento e lo scalo, inserendo il codice IATA corrispondente. Successivamente si deve procedere a compilare la parte dei dati generali che consta dei seguenti tre campi descrittivi:

- **Destinazione:** si intende il codice IATA della destinazione della rotta incentivata. Nel caso si tratti di un'incentivazione verso una rete di destinazioni (di seguito: network) gestita da un unico vettore, sarà necessario inserire la definizione "network".
- **Numero di destinazioni incentivate:** in caso di incentivazioni verso una rete di destinazioni gestita da un unico vettore, inserire il numero di destinazioni incentivate all'interno del network stesso.
- **Compagnia aerea esercente la rotta:** compagnia aerea che, trasportando per via aerea passeggeri, posta o merci, da e per l'aeroporto, beneficia di una forma di incentivazione.
- **Società destinataria dell'incentivo:** è necessario compilare questo campo qualora sia differente rispetto a chi opera effettivamente il trasporto aereo altrimenti deve essere lasciato vuoto.

Una volta proceduto alla compilazione dei dati generali si procede con la compilazione della parte riguardante i dati tecnici mediante l'inserimento di tre dati che riguardano il traffico incentivato. I dati devono tassativamente essere inseriti in formato numerico, senza virgola o altra punteggiatura:

- **Passeggeri paganti:** si intende il numero di passeggeri imbarcati che hanno acquistato un biglietto per la destinazione o il network che beneficia di incentivi.
- **Posti offerti:** si intende il numero di posti messi a disposizione dalla compagnia aerea per la destinazione o il network che beneficia di incentivi.
- **Movimenti:** si intende il numero di movimenti in partenza relativi alla destinazione o il network che beneficia di incentivi.

Una volta conclusa la compilazione dei dati tecnici si procede con la compilazione della parte riguardante i dati economici, che devono essere riconciliabili coi dati contenuti nell'apposita colonna del prospetto contenente i dati economici e patrimoniali. I dati sono espressi in unità di euro e devono tassativamente essere inseriti in formato numerico, senza virgola o altra punteggiatura:

- **Incentivi erogati:** si intende l'importo degli incentivi erogati per la destinazione o il network indicati.
 - **Di cui: riduzione sui diritti aeroportuali o contributo a passeggero:** dettaglio rispetto al totale incentivi erogati riferito all'eventuale sconto praticato rispetto alle tariffe aeroportuali approvate, oppure al contributo erogato a passeggero.
 - **Di cui: contributi ad importo fisso:** dettaglio rispetto al totale incentivi erogati riferito a contributi corrisposti senza correlazione diretta ai passeggeri, come, a titolo di esempio, acquisto spazi pubblicitari, iniziative di marketing o promozione.
 - **Di cui altro:** dettaglio rispetto al totale incentivi erogati riferito a contributi non inclusi nelle precedenti due tipologie, la cui descrizione deve essere specificata nel successivo campo "**descrizione altro incentivo**".

Infine, si chiede di compilare alcuni campi contenenti ulteriori elementi informativi, che completino la descrizione della politica di incentivazione.

- **Scopo dichiarato dell'incentivo:** deve essere riportato il fine per il quale è stata attivata la incentivazione (ad esempio, sviluppo traffico o destagionalizzazione).
- **Percentuale di autofinanziamento dell'incentivazione:** deve essere indicato il rapporto tra la quota erogata con risorse proprie dal gestore aeroportuale ed il totale corrisposto sotto forma di incentivazione.
- **Soggetto terzo finanziatore:** si deve indicare il soggetto (o i soggetti) che finanzia la quota parte degli incentivi non autofinanziati, come ad esempio una Regione.

- **Voce di bilancio:** si deve indicare, con riferimento al bilancio di esercizio approvato, quale voce di conto economico contiene l'incentivo corrisposto.
- **Voce di Coreg:** si deve indicare, con riferimento agli schemi di Coreg, quale voce di conto economico contiene l'incentivo corrisposto.
- **Test MEO effettuato:** si deve indicare se è stato effettuato il test MEO per il contratto di incentivazione di riferimento, rispondendo "SÌ" o "NO". In caso affermativo, nel campo successivo ("TEST MEO superato") si deve rispondere "SÌ" o "NO", a seconda se il Test è stato superato o no.
- **Pubblicazione della *policy* di incentivazione:** si deve indicare se, ai fini della trasparenza delle politiche di incentivazione, è stata data evidenza della *policy* di incentivazione sul sito del gestore. In caso di pubblicazione bisogna indicare "SÌ", in caso contrario "NO".

4.7 La certificazione della contabilità regolatoria

Gli schemi contabili di cui al paragrafo 27.2.2 d), e), f), g), e la relazione di cui al paragrafo 27.2.3 dell'Atto di regolazione devono essere certificati da un revisore legale dei conti individuato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 2409 bis del Codice civile.

In particolare, il contenuto della relazione di certificazione dovrà contenere:

- la riconciliabilità dei dati di conto economico e stato patrimoniale indicati nei prospetti con le risultanze del bilancio civilistico;
- l'esclusione di ogni costo e ricavo relativo alla gestione finanziaria, straordinaria e fiscale ad eccezione dell'IRAP ammissibile e dei tributi locali;
- la continuità delle regole di redazione della contabilità rispetto all'esercizio precedente;
- la corretta imputazione dei costi e dei ricavi alle attività regolamentate, accessorie, di incentivazione e non pertinenti, secondo criteri di trasparenza, pertinenza, verificabilità;
- l'aderenza dell'allocatione dei costi e dei ricavi ai criteri fissati dai Modelli;
- i *driver* impiegati per l'attribuzione indiretta dei costi alle attività regolamentate, accessorie, di incentivazione e non pertinenti;
- la corrispondenza tra i dati relativi alle immobilizzazioni ed i valori iscritti a libro cespiti, con dichiarazione di esclusione dei beni interamente ammortizzati;
- il rispetto dei criteri stabiliti dai Modelli per il calcolo del valore residuo netto delle immobilizzazioni da includere nel CIN;
- il trattamento contabile riservato ai finanziamenti pubblici pervenuti, sotto qualunque denominazione o natura, ai gestori;
- il rispetto dei requisiti fissati dai Modelli per l'imputabilità a tariffa dei contributi pubblici concessi a titolo non oneroso;
- il trattamento contabile riservato negli ultimi 5 anni agli interventi di manutenzione pluriennali;
- rivalutazioni di legge, se effettuate, e relativo scorporo;
- aliquote di ammortamento applicate nella contabilità regolatoria, di cui ai Modelli ed eventuali rettifiche e riconciliazione con quanto riportato in bilancio;
- margini lordi conseguiti dal gestore nelle attività non regolamentate;
- certificazione della separazione contabile adottata con riferimento all'attività di handling ex art. 7 d.lgs. 18/1999 con contestuale verifica di assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dal gestore;
- per le attività regolamentate e non regolamentate erogate internamente al sedime da società legate al gestore aeroportuale da relazione di controllo, come definita dall'art. 2359 del Codice civile e dai principi contabili internazionali, l'obbligo di rendicontazione deve intendersi esteso anche a tali soggetti; a tal

fine la contabilità regolatoria predisposta dal gestore e certificata dalla società di revisione dovrà risultare depurata, delle partite infragruppo, puntualmente individuate ed evidenziate dal certificatore mediante le metodologie del consolidamento integrale.

5 DATI TECNICI, TRAFFICO E QUALITÀ

Con riferimento alle informazioni tecniche, i dati contenuti nel fascicolo di contabilità regolatoria devono assicurare la possibilità, da un lato, di consentire l'elaborazione di serie storiche per il singolo gestore aeroportuale e, ove rilevante, per il singolo aeroporto; dall'altro, di attivare meccanismi di confronto fra i diversi gestori aeroportuali e tra i diversi scali operativi sul territorio nazionale. Devono servire inoltre da supporto per l'elaborazione di specifici indicatori, ossia di misure sintetiche espresse in forma quantitativa sulla base della relazione di più variabili (tecniche ed economiche), in grado di riassumere l'andamento di determinati fenomeni⁸, rilevanti ai fini delle funzioni di regolazione e vigilanza dell'Autorità.

Le informazioni raccolte, inoltre, sono destinate alle procedure definite dall'Autorità per la determinazione della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza, che nell'ambito del Modello A di cui alla delibera n. 136/2020 deve essere fornito a ciascun gestore ai fini dell'avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali.

5.1 Dati di natura tecnica

Le informazioni di natura tecnica relative a ciascuno scalo aeroportuale si riferiscono alle rispettive dotazioni infrastrutturali, tanto sul fronte dell'infrastruttura di volo che su quello dei terminal passeggeri, e contribuiscono, tra l'altro, a fornire evidenza della capacità dell'infrastruttura, sia sotto il profilo della disponibilità che del relativo utilizzo.

Con riferimento alle infrastrutture di volo, si è ritenuto opportuno raccogliere le seguenti informazioni quantitative:

- area totale del sedime aeroportuale (comprendendo dunque *airside* e *landside*), al netto delle porzioni di sedime destinate al demanio militare aeronautico;
- area dedicata ad enti di stato, comprendente il dettaglio delle aree che sono destinate a soggetti che non corrispondono canoni di utilizzo a nessun titolo al netto dell'area destinata ad uso esclusivo militare
- numero, lunghezza, superficie delle piste presenti nell'ambito dello scalo, con specifica evidenza di quelle che, per specifiche ragioni, non risultino in uso;
- numero e superficie delle piazzole di sosta, degli hangar e delle *taxiways* afferenti all'infrastruttura di volo, con specificazione della lunghezza complessiva di queste ultime.

Circa la dotazione infrastrutturale dei terminal passeggeri e merci, sono richieste informazioni in termini di:

- superficie, con specifica indicazione degli spazi dedicati agli enti di stato e alle attività commerciali;
- numero di banchi *check-in* e *self check-in*;
- numero e lunghezza dei nastri di riconsegna bagagli;
- numero dei varchi sicurezza con e senza fast track;
- numero dei varchi, con specificazione di quelli dedicati allo staff e di quelli carrai;
- numero di *gates* e di pontile d'imbarco passeggeri senza dettaglio del numero di finger.

⁸ Si pensi, ad esempio, alla determinazione degli importi medi unitari per passeggero riferibili ai ricavi e ai costi della gestione aeroportuale.

Completano il set di informazioni tecniche i seguenti dati:

- dotazione di posti auto, sotto il profilo della numerosità e della superficie complessiva ad essi dedicata;
- informazioni sull'operatività dello scalo, in termini di ore di apertura giornaliera e di eventuale apertura h24 per sicurezza e/o voli di Stato.
- specificazione della circostanza che il presidio sanitario e le apparecchiature relative agli impianti visivi luminosi (AVL) siano a carico del gestore.

Sotto il profilo della capacità disponibile ed utilizzata, sono invece richieste le seguenti informazioni di dettaglio:

- informazioni sulla capacità teorica dell'infrastruttura di volo, determinata attraverso il numero massimo di movimenti/ora teoricamente possibile per lo scalo aeroportuale, sulla base dei seguenti elementi⁹:
 - il numero e la dislocazione delle *runways*, delle *taxiways* e degli *aprons*;
 - il tempo medio di occupazione delle piste;
 - la sequenza di arrivi e/o partenze;
 - la presenza contemporanea di più aeromobili sulla pista;
 - le distanze di separazione tra due voli per l'utilizzo dello spazio aereo;
 - il *mix* di flotta in termini di tipologia di aeromobili;
 - le procedure operative di avvicinamento, atterraggio e decollo;
 - eventuali limitazioni introdotte da disposizioni normative e regolamentari;
- informazioni in merito all'utilizzo della capacità sotto il profilo dei periodi di massima sollecitazione (ossia "di picco"), sia in termini giornalieri che orari, con specifico dettaglio rispetto a quanto segue:
 - n. movimenti massimi registrati nell'ora corrispondente al 95° percentile: dopo avere ordinato le singole ore di operatività aeroportuale – su base annua – in termini di numero totale di movimenti (in modo che la 1^a ora rappresenti quella con il maggiore impegno), si assume quale base di calcolo il valore corrispondente all'ora che rappresenta il 5% dell'operatività (se ad esempio quest'ultima è pari a $24h \cdot 365d = 8760$ ore/anno, si assume la $8760 \cdot 5\% = 458^a$ ora);
 - n. passeggeri massimi registrati nell'ora corrispondente al 95° percentile: dopo avere ordinato le singole ore di operatività aeroportuale – su base annua – in termini di numero totale di passeggeri (in modo che la 1^a ora rappresenti quella con il maggiore impegno), si assume quale base di calcolo il valore corrispondente all'ora che rappresenta il 5% dell'operatività (se ad esempio quest'ultima è pari a $24h \cdot 365d = 8760$ ore/anno, si assume la $8760 \cdot 5\% = 458^a$ ora).

5.2 Dati relativi al traffico

Circa la tipologia di dati da rilevare, nella formulazione dei prospetti informativi l'Autorità ha ritenuto di basarsi sulla combinazione di molteplici criteri di classificazione:

- 1) Tipologia di informazione (movimenti, passeggeri, merci, WLU);
- 2) Tipologia di aviazione (commerciale, generale, altro¹⁰);
- 3) Tipologia di volo, sotto il profilo geografico (nazionale, UE, extra-UE);
- 4) Tipologia di aeromobile (posti offerti, MTOW);

⁹ Ripresi essenzialmente da "Capacity assessment at Dublin Airport for the purpose of setting slot coordination parameters Draft final report for the Commission for Aviation Regulation" a cura di Peter Straka, Vincent Vimard, Steve Leighton per Helios Technology Ltd– ottobre 2017.

¹⁰ Nella classe residua sono compresi i voli di Stato (istituzionali, di sicurezza, di protezione civile, per urgenza sanitaria, per ragioni umanitarie).

- 5) Tipologia di passeggero, sotto il profilo organizzativo (partenza, arrivo, transito diretto e indiretto);
- 6) Tipologia di passeggero, sotto il profilo tariffario (*adult, child, infant*, altri esenti);
- 7) Tipologia di trasporto merci e posta (avio, aviocamionato).

Appare al riguardo necessario procedere alla puntuale definizione degli indicati criteri, in modo da assicurare la corretta compilazione dei *format* di caricamento dei dati da parte dei gestori aeroportuali e la coerenza dei dati medesimi con le aspettative dell'Autorità. Di seguito si rappresentano dette definizioni.

Si precisa che le definizioni sono in linea con le previsioni del documento "Airport Statistics Manual", predisposto nel marzo 2011 da *Airports Council international* (ACI).

5.2.1 Tipologia di informazione

Movimento	operazione di decollo o atterraggio di un aeromobile in un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti.
Passeggero	qualsiasi persona che effettua un viaggio per via aerea, ad eccezione dei membri del personale di bordo e di cabina in servizio sul volo. Sono inclusi gli <i>infants</i> .
Merce	tutte le merci e la posta imbarcate o sbarcate da un aeromobile. Sono inclusi i colli espressi e le valigie diplomatiche. Sono esclusi i bagagli dei passeggeri e le merci e la posta in transito diretto. Nei dati di traffico il cargo è espresso in tonnellate.
WLU	<i>Work Load Unit</i> o unità di carico, corrispondente ad un passeggero (in arrivo o in partenza, esclusi i transiti diretti e inclusi gli <i>infant</i>) oppure a cento chilogrammi di merce o posta.

5.2.2 Tipologia di aviazione

Commerciale	qualsiasi operazione di un aeromobile che comporti il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuata dietro compenso. Rientrano in questa categoria i voli aerei di linea e <i>charter</i> ;
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. Rientra in tale categoria, al fine dell'applicazione delle misure di regolazione dell'Autorità, anche l'attività di aerotaxi ¹¹ ;
Voli di Stato	qualsiasi volo effettuato nel quadro di servizi militari, di dogana, di polizia o di altri servizi per il mantenimento della legge di uno Stato, cioè qualsiasi volo dichiarato come "volo effettuato per motivi di Stato" dalle Autorità governative.

¹¹ 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".

5.2.3 Tipologia di volo, sotto il profilo geografico

Nazionale	trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo tra due aeroporti situati all'interno del territorio italiano;
UE	trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo da/verso un aeroporto situato sul territorio nazionale verso/da un aeroporto situato sul territorio di un paese facente parte dell'Unione Europea;
extra-UE	trasporto di passeggeri, merce e posta effettuato da un vettore aereo da/verso un aeroporto situato sul territorio nazionale verso/da un aeroporto situato sul territorio di un paese non facente parte dell'Unione Europea.

5.2.4 Tipologia di aeromobile

Posti offerti	somma del numero di posti destinati ai passeggeri ed afferenti agli aeromobili che effettuano uno specifico volo;
MTOW	peso massimo al decollo, come indicato nei documenti di certificazione dell'aeromobile;

5.2.5 Tipologia di passeggero, sotto il profilo organizzativo

Partenza	passeggero - pagante o non pagante - che si imbarca nell'aeroporto dichiarante, ovvero sia il passeggero il cui viaggio inizia nell'aeroporto dichiarante sia quello con coincidenza che si imbarca nell'aeroporto dichiarante per proseguire il viaggio iniziato con altro volo (transito indiretto).
Arrivo	passeggero - pagante o non pagante - che sbarca nell'aeroporto dichiarante, ovvero sia il passeggero il cui viaggio termina nell'aeroporto dichiarante sia quello con coincidenza che sbarca nell'aeroporto dichiarante per proseguire il viaggio con altro volo (transito indiretto).
Transito diretto	passeggero che, dopo un breve scalo, prosegue il suo viaggio sullo stesso aeromobile con un volo avente lo stesso numero del volo di arrivo. Nella rilevazione del traffico aeroportuale i passeggeri in transito diretto sono conteggiati una sola volta (o in arrivo o in partenza).
Transito indiretto	vedi Partenza e Arrivo. Nella rilevazione del traffico aeroportuale, i passeggeri in transito indiretto sono quelli che proseguono il viaggio su un volo avente un altro numero e vengono contati due volte (una volta come passeggeri in arrivo/sbarcati e una come passeggeri in partenza/imbarcati).

5.2.6 Tipologia di passeggero, sotto il profilo tariffario

(fonte: L. 324/1976 - art. 5)

Adult	passeggero pagante soggetto a tariffa piena;
Child	bambino da 2 a 12 anni di età, soggetto a tariffa speciale;
Infant	bambino fino a 2 anni di età, in regime di esenzione tariffaria;

5.2.7 Tipologia di trasporto merci

- Avio** Merce con lettera di vettura aerea (AWB¹²) in arrivo/partenza dall'aeroporto per mezzo di un vettore aereo;
- Aviocamionato** Merce con lettera di vettura aerea (AWB) in arrivo/partenza dall'aeroporto per mezzo di un vettore terrestre su gomma.

5.3 Dati relativi all'analisi di mercato

Sono richieste informazioni utili all'analisi di mercato ed in particolare il codice IATA del primo, secondo, terzo e quarto vettore individuati sulla base del numero di passeggeri in partenza; per ciascuno di questi è richiesto il numero di passeggeri in partenza ed il dettaglio di quelli nazionali.

5.4 Dati relativi alla qualità e alla tutela ambientale

Con riferimento alla materia della qualità e della tutela ambientale, sono richieste ai gestori informazioni quantitative di carattere complessivo, la cui finalizzazione, al di là di quanto già illustrato in termini generali, risiede tra l'altro nella possibilità di effettuare due tipi di *benchmarking*: (1) interno, nel senso che sono poste a confronto le *performances* di uno stesso specifico aeroporto nel tempo; (2) esterno, attraverso il confronto delle prestazioni fra differenti aeroporti, sia in un determinato momento che in un determinato periodo di tempo.

Si evidenzia che gran parte delle informazioni richieste in tale *cluster* fanno riferimento al documento "Guide to airport performance measures", predisposto nel febbraio 2012 da *Airports Council international* (ACI), documento noto ai gestori aeroportuali.

Nello specifico, sono richiesti dati in merito a

- *performances* dei terminal passeggeri:
 - tempi medi di attesa ai varchi di sicurezza, espresso in secondi di attesa del passeggero per arrivare al controllo radiogeno (dall'inserimento in coda al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina), misurati durante tutto l'anno; il dato è richiesto sia come media annuale sia in riferimento al periodo "di picco";
 - tempi medi di attesa al *check-in*, espresso in secondi di attesa del passeggero per arrivare al banco *check-in* misurati durante tutto l'anno;
 - tempi medi di riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio, calcolato dalla media in secondi dei tempi di riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio misurati durante tutto l'anno.

¹² AWB (*Air Waybill*): documento preparato da o per conto di un mittente che attesta il contratto tra il mittente e l'aeromobile operatore (o operatori) per il trasporto di merci su percorsi dell'operatore (o degli operatori). Le lettere di vettura aerea hanno diversi scopi, ma il loro due funzioni principali sono come contratto di trasporto (dietro ogni lettera di trasporto aereo originale ci sono le condizioni del contratto per il trasporto), e come prova del ricevimento della merce. La lettera di vettura aerea è il documento più importante emesso da un operatore aereo direttamente o tramite il suo agente autorizzato (spedizioniere), e copre il trasporto di merci da aeroporto ad aeroporto. Le lettere di vettura aerea hanno numeri a undici cifre utilizzati per effettuare prenotazioni e per controllare lo stato di una consegna e la posizione attuale della spedizione. Le prime tre cifre sono il prefisso dell'operatore aereo.

Circa la tutela ambientale, i gestori che intendono operare differenziazioni tariffarie a seconda delle emissioni acustiche e chimiche, saranno tenuti a compilare dati ambientali inseriti nello schema “ambiente”, dove sono richieste i seguenti dati:

- livello di rumore aeroportuale max: Il livello di rumore aeroportuale è definito dal DM 31/10/1997;
- livello emissioni degli aeromobili di CO₂ e NO_x: somma dei dati riferiti ai differenti aeromobili durante l’anno;
- tonnellaggio da aeromobili classificati chapter 3: fornire il tonnellaggio dovuto al traffico effettuato da aeromobili con certificato di rumore definito al "Chapter 3 of ICAO annex 16 to the Convention on Civil Aviation, Environmental Protection, Volume 1: Aircraft Noise";
- tonnellaggio da aeromobili classificati chapter 4: fornire il tonnellaggio dovuto al traffico effettuato da aeromobili con certificato di rumore definito al "Chapter 4 of ICAO annex 16 to the Convention on Civil Aviation, Environmental Protection, Volume 1: Aircraft Noise".