

Delibera n. 88/2025

Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) – periodo tariffario 2025-2027. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023.

L’Autorità, nella sua riunione del 29 maggio 2025

- VISTO** l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);
- VISTA** la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;
- VISTI** gli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, di recepimento della citata direttiva 2009/12/CE;
- VISTO** il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ed in particolare l’articolo 1, comma 11-bis;
- VISTO** il decreto interministeriale n. 6 del 18 gennaio 2018, che designa la “rete aeroportuale pugliese costituita dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto”;
- VISTA** la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*”, ed in particolare il paragrafo 8.13 del Modello 1, con la medesima delibera approvato;
- VISTA** la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*”, ed in particolare le misure 5 (Ambito di applicazione), 10 (Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario), 11 (Struttura tariffaria), 18 (Finalità dell’intervento), 19 (Reti aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti), 20 (Reti aeroportuali: Costing) e 21 (Reti aeroportuali: Pricing), del Modello A (di seguito: Modello), con la medesima delibera approvato;
- VISTA** la delibera n. 103/2020 del 4 giugno 2020, recante “*Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017*”;
- VISTA** la delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021, recante “*Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all’entrata in vigore della delibera*

n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19”;

- VISTE** la nota pervenuta da Società Aeroporti di Puglia S.p.A. (di seguito: AdP), dell’11 agosto 2022 (prot. ART 17874/2022), e la nota di riscontro degli Uffici dell’Autorità del 22 dicembre 2022 (prot. 26838/2022), con riguardo all’istanza di proroga, presentata dal gestore ai sensi della citata delibera n. 68/2021, dei diritti aeroportuali definiti per il 2022 a valere sull’annualità 2023;
- VISTE** la nota pervenuta da AdP, del 29 settembre 2023 (prot. ART 48900/2023), e la nota di riscontro degli Uffici dell’Autorità del 21 dicembre 2023 (prot. 82118/2023), con riguardo al mantenimento delle tariffe in vigore nel 2023 per il tempo strettamente necessario ai fini della revisione dei diritti aeroportuali;
- VISTA** la nota del 15 gennaio 2025 (prott. ART 5086/2025 e 5095/2025), con cui l’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile ha trasmesso all’Autorità la propria nota dell’8 agosto 2024 (prot. ENAC ENAC-PROT-09/08/2024-0119126-P), recante il parere favorevole sulla documentazione presentata da AdP, con riferimento al quadriennio 2024-2027, afferente alle previsioni di traffico, al Piano quadriennale degli interventi, al Piano della tutela ambientale, al Piano della qualità, nonché al Piano economico e finanziario;
- VISTA** la nota del 19 dicembre 2024 (prot. ART 134355/2024), integrata dalle note di pari data assunte ai prott. 134357/2024 e 134360/2024, nonché da quelle in data 22 gennaio 2025, assunte ai prott. ART 7918/2025, 7919/2025, 7924/2025, 8002/2025 e 8003/2025, con cui AdP, affidataria in concessione della gestione degli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie, designati Rete aeroportuale ai sensi del citato decreto interministeriale n. 6/2018, ha notificato all’Autorità l’avvio, in data 7 febbraio 2025, della procedura di consultazione degli utenti avente ad oggetto la proposta di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027, in applicazione del Modello;
- VISTA** la delibera n. 22/2025 del 6 febbraio 2025, recante *“Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie) – periodo tariffario 2025-2027. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023”*, con la quale l’Autorità ha, tra l’altro, disposto che il gestore, nell’ambito della consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali 2025-2027, garantisse dettagliata e completa informazione all’utenza in relazione agli effetti economici derivanti in tariffa dal tardivo avvio della procedura di consultazione;
- VISTA** la nota dell’11 marzo 2025 (prot. ART 24587/2025, integrata con nota prot. ART 24952/2025 del 12 marzo 2025), sostituita con successive note del 1° aprile 2025 (prott. ART 31275/2025, 31303/2025, 31308/2025 e 31318/2025), con cui AdP ha provveduto alla formale trasmissione all’Autorità del verbale dell’audizione degli utenti del 10 marzo 2025 e della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali, comunicando la chiusura della procedura di consultazione degli utenti avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per

il periodo tariffario 2025-2027, sulla quale è stata raggiunta un'intesa tra gestore ed utenti;

CONSIDERATO

che, ai fini della verifica di conformità al Modello della proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027 relativa alla Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie), l'istruttoria svolta dai competenti Uffici ha previsto, tra l'altro:

- la valutazione della documentazione prodotta da AdP, al fine di verificarne la coerenza con il Modello;
- la trasmissione ad AdP, con note rispettivamente del 18 aprile 2025 (prot. 38860/2025), 7 maggio 2025 (prot. 43237/2025) e 16 maggio 2025 (prot. 47735/2025), di richieste di chiarimenti e integrazioni documentali riguardo ad una serie di problematiche di carattere tecnico-economico rilevate nella proposta tariffaria pervenuta;
- la valutazione della documentazione conseguentemente trasmessa da AdP con note rispettivamente del 30 aprile 2025 (prot. ART 41902/2025), 13 maggio 2025 (prot. ART 46230/2025) e 20 maggio 2025 (prot. ART 48610/2025);
- l'audizione del gestore, tenutasi in data 21 maggio 2025 (come da verbale prot. 49253/2025), nel corso della quale sono stati, in particolare, acquisiti alcuni ulteriori elementi informativi ritenuti necessari rispetto a quanto rappresentato dal gestore con le citate note prott. ART 41902/2025, 46230/2025 e 48610/2025;
- la trasmissione da parte di AdP, in esito all'indicata audizione, delle integrazioni documentali e chiarimenti risultati ancora necessari, infine pervenuti con nota del 21 maggio 2025 (prot. ART 49219/2025);

VISTA

la relazione istruttoria, prodotta dagli Uffici ed acquisita agli atti del procedimento;

RITENUTO

che, al fine dell'acquisizione della definitiva attestazione di conformità relativamente alla proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027 riguardante la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie), risulta necessario che AdP provveda all'elaborazione di una proposta tariffaria emendata tenuto conto degli effetti dei correttivi che si rendono necessari, a seguito dell'istruttoria svolta, in applicazione delle seguenti misure del Modello:

- a) ai sensi della Misura 11.1, punti 1 e 4, del Modello, la sub-articolazione dei prodotti regolati deve rispettare l'uguaglianza tra costi e ricavi totali;
- b) ai sensi della Misura 27.3.2, punto 4, del Modello, i costi di capitale relativi ad investimenti realizzati nell'anno t che, in esito all'attività di monitoraggio annuale condotta dall'ENAC nell'anno t+1, sono risultati non conformi al quadro normativo-regolamentare vigente devono essere – a partire dalla Contabilità regolatoria dell'anno t+2 – iscritti nell'ambito delle attività non pertinenti;
- c) ai sensi della Misura 27.3.1, punto 3, lettera h) del Modello, gli oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'utenza aeroportuale, rientrano negli oneri non pertinenti; pertanto, non possono essere allocati, negli schemi contabili, né alle attività aeroportuali, né a quelle accessorie;
- d) ai sensi della Misura 10.1.2, punto 1, del Modello, ai fini della dinamica dei costi operativi il gestore deve utilizzare il tasso di inflazione programmata (P_{t+1})

risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario di cui trattasi – dall’ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;

- e) ai sensi della Misura 21.2 del Modello:
 - con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 10.1.2, relativa alla dinamica nel periodo tariffario dei costi operativi ammessi all’Anno base, il parametro di cui alla Misura 10.1.4 è l’indicatore annuo di recupero di produttività (π_e), valido per ciascuna annualità del periodo tariffario e unico a livello di Rete aeroportuale, da applicarsi a ciascun singolo aeroporto della Rete;
 - tale indicatore è determinato, in applicazione della Misura 10.1.4, come media delle π_e dei singoli aeroporti facenti parte della Rete, ponderata sulla base dei rispettivi costi operativi ammessi all’Anno base;
 - inoltre, per gli aeroporti della Rete che non abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l’Anno ponte, l’obiettivo di recupero produttività da efficientamento deve – sulla base di quanto previsto dal punto 6 della Misura 10.1.4 del Modello – essere “definito dal gestore aeroportuale in esito alla consultazione con gli utenti dell’aeroporto. Detto parametro (...) dovrà essere superiore a zero”, fermo restando che l’indicato recupero va limitato ai costi afferenti alle attività regolate;
- f) ai sensi della Misura 10.5.4, punto 4, del Modello, il WACC ha validità per l’intero periodo tariffario;
- g) ai sensi della Misura 10.7.1, punto 1, del Modello, il gestore fornisce evidenza programmatica, come stimabile all’Anno ponte, della componente tariffaria k di cui alla formula tariffaria della Misura 10.1.1, punto 2, determinando i costi regolatori stimati per i nuovi investimenti, per ciascun anno del periodo tariffario, in ragione, per le opere realizzate (entrate in esercizio), dei costi operativi gestionali (a titolo di esempio: utenze, manutenzioni, pulizie) alle stesse direttamente correlati;
- h) ai sensi della Misura 10.7.1, punto 2, del Modello, il gestore provvede alla stima della componente tariffaria k per singola annualità del periodo considerato, tenendo conto delle voci di costo (di cui al punto 1 della misura stessa) afferenti agli investimenti che prevede saranno realizzati nelle annualità che intercorrono tra l’Anno ponte e l’anno immediatamente precedente; inoltre, ai sensi della Misura 10.9, punto 2, del Modello, per la prima annualità del periodo tariffario i diritti sono inclusivi delle componenti tariffarie k e v relativi agli investimenti ed alle discontinuità di costo maturate nell’Anno ponte, secondo le modalità di cui alla Misura 10.7;
- i) ai sensi della Misura 10.7.2 del Modello, gli oneri sostenuti dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall’articolo 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti devono essere definiti sulla base del dato di traffico pre-consuntivato o previsto, in relazione a ciascun anno del periodo tariffario;
- j) ai sensi del paragrafo 8.13, punto 2, del Modello 1 di cui alla delibera n. 92/2017,

il margine eccedente derivante dall'applicazione del meccanismo di sostenibilità del rischio traffico deve essere calcolato come differenza tra i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato, ed i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto *ex ante*, maggiorato/ridotto del +/- Y% (ricavi soglia);

- k) ai sensi della Misura 10.11.3, punto 1, del Modello, al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all'attività aeroportuale, gli indicatori di tutela ambientale oggetto di monitoraggio devono rappresentare l'impegno a migliorare, di anno in anno, l'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali in concessione; inoltre, ai sensi di quanto previsto dalla Misura 10.11.4, punto 5, gli obiettivi di miglioramento (Oq e Oa) devono essere fissati – *ex ante* e per ogni singolo anno – in termini di variazione del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set, rispetto al valore rilevato all'Anno base, tenendo conto dello "stato dell'arte" derivante dalla cognizione di cui al punto 4 della Misura 10.11.4 stessa;

RITENUTO

pertanto che la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali presentata da AdP, valutata rispetto al Modello, risulti condizionata all'applicazione di correttivi in relazione ai rilevati profili;

RITENUTO

necessario che il gestore, in ragione del potenziale impatto tariffario derivante dall'applicazione dei correttivi individuati, convochi, ai sensi della Misura 8.1.4, punto 3, del Modello, una nuova audizione degli utenti aeroportuali nel corso della quale sia prevista l'acquisizione di un accordo sulla proposta tariffaria conseguentemente emendata in relazione agli indicati profili;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. la conformità della proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2025-2027 riguardante la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie), presentata, a seguito della consultazione degli utenti, da Aeroporti di Puglia S.p.A. e allegata alla presente come parte integrante e sostanziale (allegato A), valutata rispetto al pertinente Modello tariffario di riferimento approvato con delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 (di seguito: Modello), è condizionata all'applicazione dei seguenti correttivi:
 - a) i passeggeri con destinazione UK devono essere imputati all'interno del *cluster* "Extra-Ue";
 - b) i costi di capitale, risultati non ammissibili in esito alle attività di monitoraggio di competenza dell'ENAC svolte nel periodo 2019-2022, devono essere iscritti tra le attività non pertinenti;
 - c) nella contabilità regolatoria dell'aeroporto di Taranto Grottaglie relativa all'anno base 2023 devono essere scomputati, dal prodotto "uffici e altri spazi operativi", i costi sostenuti dal gestore con riferimento alle sub-concessioni di aree e spazi operativi afferenti ad attività aeronautiche e aerospaziali;
 - d) ai fini della dinamica dei costi operativi, il gestore deve utilizzare l'ultimo tasso di inflazione disponibile al momento della notifica di avvio della revisione dei diritti aeroportuali;
 - e) il valore annuo dell'obiettivo di recupero della produttività da efficientamento deve essere

determinato come media degli obiettivi di recupero di tutti gli aeroporti ricompresi nella rete aeroportuale pugliese, ponderata sulla base dei rispettivi costi operativi ammessi all'Anno base; tale valore medio annuo, valido per ciascuna annualità del periodo tariffario e unico a livello di Rete, deve essere applicato a ciascun singolo aeroporto della Rete; per gli scali di Foggia e di Taranto Grottaglie, l'obiettivo di recupero di produttività da efficientamento va determinato in esito alla consultazione con gli utenti in applicazione della Misura 10.1.4 punto 6 del Modello;

- f) l'intera costruzione tariffaria per il periodo regolatorio 2025-2027 deve essere elaborata utilizzando il tasso di remunerazione del capitale investito reso disponibile dall'Autorità con delibera n. 67/2024 del 23 maggio 2024, che deve essere impiegato anche per le elaborazioni concernenti l'Anno base;
 - g) i costi regolatori per i nuovi investimenti di cui alla componente tariffaria k devono essere determinati dal gestore tenuto conto dei costi operativi gestionali direttamente correlati alle opere realizzate;
 - h) con riferimento ai costi di capitale riferibili al Piano degli interventi 2024-2027:
 - h.1) la componente tariffaria k per singola annualità del periodo considerato deve essere stimata tenendo conto delle voci di costo afferenti agli investimenti che si prevede saranno realizzati nelle annualità che intercorrono tra l'Anno ponte e l'anno immediatamente precedente, come indicato nel citato Piano;
 - h.2) gli investimenti realizzati nell'Anno Ponte (2024) devono essere scomputati dalla componente tariffaria v;
 - i) gli oneri sostenuti dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti devono essere definiti sulla base del dato di traffico pre-consuntivato o previsto, in relazione a ciascun anno del periodo tariffario, scomputandoli dalla dinamica dei costi operativi di cui alla Misura 10.1.2 del Modello;
 - j) il meccanismo di sostenibilità del rischio traffico deve essere applicato calcolando il margine eccedente come differenza tra i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato, ed i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto *ex ante*, maggiorato/ridotto del +/- Y% (ricavi soglia);
 - k) i valori obiettivo, contenuti nel Piano della tutela ambientale e assunti per il periodo tariffario, relativi agli indicatori denominati *"Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)"* e *"Percezione sul livello di pulizia e funzionalità toilette"*, devono essere definiti con la finalità di rappresentare l'impegno del gestore a migliorare, di anno in anno, l'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali in concessione, dovendo, diversamente, escluderli dal computo del parametro ϵ ;
2. si prescrive a AdP di:
- a) pubblicare sul proprio sito *web*, e contestualmente trasmettere agli utenti aeroportuali ed all'Autorità, la proposta tariffaria, corretta in conformità a quanto previsto al punto 1 e corredata di un documento esplicativo dei correttivi apportati e della necessaria documentazione di supporto, entro 90 giorni dalla pubblicazione della presente delibera;
 - b) convocare, ai sensi della Misura 8.1.4, punto 3, del Modello, una nuova audizione degli utenti aeroportuali nel corso della quale sia prevista l'acquisizione di un accordo sulla proposta di cui alla

lettera a) del presente punto 2. L'indicata audizione può avvenire a partire dall'undicesimo giorno successivo alla data di trasmissione della citata proposta;

c) in occasione dell'audizione di cui alla lettera b) del presente punto 2, fornire all'utenza dell'aeroporto un'ampia e documentata informativa in particolare riguardo agli elementi che hanno concorso alla definizione della dinamica dei diritti aeroportuali segnatamente con riferimento alla determinazione dell'obiettivo di recupero di produttività da efficientamento;

d) trasmettere all'Autorità l'esito dell'ulteriore fase di consultazione di cui alle lettere b) e c) del presente punto 2, comprensivo della pertinente documentazione, entro il 31 ottobre 2025;

3. si prescrive, inoltre, ad AdP di:

a) applicare, in via temporanea fino al 31 dicembre 2025, il livello dei diritti emerso dalla fase di consultazione chiusa il 1° aprile 2025 ed entrato in vigore il 9 maggio 2025;

b) ricalcolare il livello dei diritti, adottando i correttivi imposti dall'Autorità e conseguenti alla proposta tariffaria emendata, elaborata in inottemperanza

(i) al punto 1 per l'intero periodo tariffario, nonché

(ii) agli esiti delle attività di monitoraggio svolte ai sensi della Misura 8.2 del Modello, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1° gennaio 2026, con vigenza estesa al resto del periodo tariffario di cui trattasi;

c) fornire all'utenza dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale utile condotta ai sensi della Misura 8.2 del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, oltre alle ordinarie comunicazioni, una documentata informazione riguardo:

c.1) agli eventuali meccanismi di conguaglio che lo stesso gestore deve proporre all'utenza in relazione al mantenimento dei diritti in vigore per il periodo che intercorre tra il 1° gennaio 2024 e l'8 maggio 2025;

c.2) alla modalità di recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo) che il gestore adotterà in ragione dell'applicazione, al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra il 9 maggio 2025 e il 31 dicembre 2025, dei correttivi imposti dall'Autorità;

d) effettuare entro il 31 dicembre 2026 - in applicazione della Misura 8.1.4, punto 6, del Modello - l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione dei correttivi imposti dall'Autorità al calcolo del livello dei diritti per il periodo intercorrente fra il 9 maggio 2025 e il 31 dicembre 2025;

4. l'inottemperanza a quanto disposto ai punti 1, 2 e 3 è sanzionabile da parte dell'Autorità ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

5. la presente delibera è notificata a mezzo PEC ad Aeroporti di Puglia S.p.A. e pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 29 maggio 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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