

OGGETTO: Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza), 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (*Elevating Transfer Vehicle*) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" di cui alla delibera n. 185/2024. Conclusione del procedimento.

RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA

Riferimenti normativi e di contesto

Ambito europeo: **Direttiva 2009/12/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i Diritti Aeroportuali.

Ambito nazionale: **Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1** (convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, Legge 24 marzo 2012, n. 27) – Titolo III – Capo II “*Disposizioni per l’attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali*”.

Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, L. 22 dicembre 2011, n. 214) – Capo II – Articolo 37 “*Liberalizzazione del settore dei trasporti*”.

Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133 (convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, Legge 11 novembre 2014, n. 164) – Articolo 1 “*Disposizioni urgenti per sbloccare gli interventi sugli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina ed altre misure urgenti per sbloccare interventi sugli aeroporti di interesse nazionale*”.

Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART) – **Delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021** “*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*”.

ART – Delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*” e relativo allegato A: Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Quarto Atto Aggiuntivo all’Atto unico Convenzione – Contratto di programma in deroga stipulato tra l'ENAC e la Società Aeroporti di Roma S.p.A. in data 25 ottobre 2012 e approvato con D.P.C.M. 21 dicembre 2012.

ART – Delibera n. 22/2024 del 13 febbraio 2024 “*Proposta di revisione dei diritti aeroportuali del Sistema aeroportuale della Capitale (scali di Fiumicino e Ciampino) per il periodo tariffario 2024-2028. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023*”.

ART – Delibera n. 83/2024 del 17 giugno 2024 “*Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l’Aeroporto “Leonardo da Vinci” di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023*”.

ART – Delibera n. 185/2024 del 18 dicembre 2024 “*Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l’Aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci” per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023*”.

ART – Delibera n. 22/2026 del 20 febbraio 2026 “*Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (Elevating Transfer Vehicle) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell’Aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci” di cui alla delibera n. 185/2024 del 18 dicembre 2024. Avvio del procedimento*”.

Le sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803 e la delibera dell’Autorità n. 22/2026

Con delibera n. 185/2024 del 18 dicembre 2024, l’Autorità ha deliberato la conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023 della proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l’Aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci” per il periodo tariffario 2024-2028.

Con sentenze del 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, il TAR Piemonte si è pronunciato sul contenzioso attivato da Fedex Express Italy s.r.l., United Parcel Service Italia s.r.l. e Lufthansa Cargo AG avverso la citata delibera n. 185/2024, accogliendo i ricorsi nei termini di cui alle rispettive motivazioni e, per l’effetto, annullando “*limitatamente alla declaratoria di conformità della rideterminazione dei corrispettivi ETV [Elevating Transfer Vehicle] rispetto ai Modelli 2023*”, la citata delibera n. 185/2024.

In particolare, il TAR Piemonte afferma come “[sia] *documentato in atti (e incontrovertito tra le parti) che la proposta tariffaria emendata per il periodo regolatorio 2024-2028, oggetto dell’impugnata Delibera ART n. 185/2024, abbia comportato un incremento straordinariamente significativo dei corrispettivi ETV, rispetto alla proposta oggetto di consultazione con i vettori e approvata con Delibera ART n. 83/2024.*

[...] *Tuttavia, la misura degli incrementi tariffari rispetto a quanto concordato con gli operatori pochi mesi prima [...] e la loro non immediata giustificabilità [...] ponevano a carico dell’Autorità quantomeno un onere motivazionale rafforzato, atto a rendere quantomeno intelligibile e chiara la valutazione di conformità ai Modelli 2023, a fronte di uno scostamento dei corrispettivi ETV suscettibile di stravolgere lo schema tariffario originario*” (enfasi aggiunta).

Il giudice amministrativo illustra, inoltre, che “[...] *l’apparato motivazionale della Delibera n. 185/2024 non consente di comprendere le ragioni per le quali l’ART non abbia ritenuto opportuno riaprire il confronto con gli operatori al fine di avviare un negoziato sulle tariffe, come ammesso dalla Misura 8.1.4 dei Modelli 2023 (primo motivo di impugnazione), o abbia ritenuto superfluo l’impiego parziale del margine commerciale derivante dalle attività accessorie per contenere gli incrementi tariffari, come ammesso dalla Misura 10.8 dei Modelli 2023 (terzo motivo di impugnazione), ovvero ancora non abbia valutato l’introduzione di misure atte a garantire la gradualità dell’evoluzione tariffaria, come ammesso dalla Misura 10.7.3 dei Modelli 2023 (quinto motivo di impugnazione)*” (enfasi aggiunta).

Infine, il TAR Piemonte conclude che: “*Per le ragioni evidenziate, a fronte della radicalità delle modifiche tariffarie introdotte dal Gestore, l’onere motivazionale gravante sull’Autorità non può ritenersi soddisfatto. [...] La determinazione impugnata va dunque annullata, limitatamente alla declaratoria di conformità della rideterminazione dei corrispettivi ETV rispetto ai Modelli 2023. Resta naturalmente impregiudicato il merito della determinazione che l’Amministrazione intenda assumere in sede di riesercizio del potere*”.

Alla luce dell’accoglimento - per il solo difetto di motivazione e limitatamente ai corrispettivi ETV - dei ricorsi proposti dai vettori, in data 20 febbraio 2026, è stata approvata la delibera dell’Autorità n. 22/2026 recante “*Ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Terza) 10 dicembre 2025, n. 1799 e n. 1803, relative alle tariffe ETV (Elevating Transfer Vehicle) per il periodo regolatorio 2024-2028 dell’Aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci” di cui alla delibera n. 185/2024 del 18 dicembre 2024. Avvio del procedimento*”, la quale ha, tra l’altro, previsto che, a partire dal 1° marzo 2026, nelle more della conclusione del procedimento di ottemperanza, il livello delle tariffe ETV (Elevating Transfer Vehicle) esigibile dal gestore fosse quello emerso dalla consultazione e oggetto di intesa con i vettori, di cui all’Allegato A alla delibera di conformità condizionata n. 83/2024, e ha individuato in 120 giorni dalla pubblicazione della delibera di avvio sul sito *web* istituzionale il lasso di tempo per la conclusione del procedimento.

La partecipazione dei ricorrenti e del gestore al procedimento avviato con delibera n. 22/2026

A seguito dell'approvazione della citata delibera n. 22/2026, con nota del 4 marzo 2026 (prot. ART 13964/2026), United Parcel Service Italia s.r.l. (di seguito: UPS) ha chiesto di *“poter partecipare all'istruttoria, produrre note esplicative, avere accesso agli atti e poterne estrarre copia, essere sentita in audizione e, in genere esercitare i diritti partecipativi”*. Con successiva nota del 27 marzo 2026 (prot. 19210/2026), gli Uffici hanno comunicato ad UPS di essere ammessa a partecipare al procedimento di cui all'oggetto esercitando le relative facoltà previste dall'ordinamento.

Inoltre, con nota del 1° aprile 2026 (prot. ART 20074/2026), la società Fedex Express Italy s.r.l., facendo seguito alle sentenze del TAR che hanno annullato le tariffe ETV, ha richiesto ad AdR la restituzione dei maggiori importi versati. Il gestore ha riscontrato la richiesta con nota dell'8 aprile 2026 (prot. ART 23456/2026) rappresentando che *“[...] ART ha avviato in data 20.02.2026 il procedimento per l'ottemperanza alle citate sentenze (v. delibera 22/2026) la cui conclusione è attesa entro i successivi 120 giorni. Pertanto, ogni possibile decisione circa le tariffe da applicarsi in via definitiva per il periodo da voi richiamato (ivi incluse le necessità di regolazione finanziaria per l'eventuale differenza tra quanto già pagato dall'utenza e quanto effettivamente dovuto) è da rimandarsi al termine del suddetto procedimento”*.

Considerata la richiesta pervenuta da UPS, nonché la nota di Fedex Express Italy s.r.l., e al fine di acquisire eventuali osservazioni da parte dei ricorrenti, gli Uffici hanno convocato in audizione le società UPS, Fedex Express Italy s.r.l. e Lufthansa Cargo AG, rispettivamente con le note di cui ai prott. 28680/2026, 28683/2026 e 28686/2026 del 21 aprile 2026, indicando quale termine per la presentazione di eventuali memorie scritte, da illustrarsi nel corso dell'audizione, il giorno antecedente la data dell'audizione medesima. La società Fedex Express Italy s.r.l. non ha riscontrato la convocazione degli Uffici. Con riferimento alle società UPS e Lufthansa Cargo AG, che hanno risposto positivamente alla convocazione degli Uffici, rispettivamente con le note assunte ai prott. 29318/2026 e 29061/2026 del 24 aprile 2026 e del 23 aprile 2026, le audizioni con gli Uffici si sono tenute in data 30 aprile 2026 (verbali di cui ai prott. 38838/2026 e 38837/2026 del 5 giugno 2026).

Nell'ambito dell'**audizione con UPS**, è emerso che al vettore *“non risulta chiaro il meccanismo che ha condotto all'aumento tariffario”*. Inoltre, il vettore ha dichiarato che *“rispetto ad altri aeroporti italiani (es. Milano, Bologna), nonostante la scontistica applicata da ADR, lo scalo di Fiumicino risulta poco competitivo, anche perché l'ETV è l'unica modalità per il trasferimento delle merci landside/airside su tale scalo, ove comunque il servizio è svolto in autoproduzione da UPS. In altri aeroporti vi sono altre modalità per il trasferimento delle merci landside/airside. Anche con riferimento al panorama europeo, su altri scali vi sono più possibilità operative in termini di servizi di movimentazione merci”*. UPS ha, inoltre, illustrato che *“una possibile soluzione operativa per rendere più fruibile e flessibile il servizio ETV sarebbe quella di prevedere un canale dedicato per la movimentazione delle merci “express””* (enfasi aggiunta).

Nell'ambito dell'**audizione con Lufthansa Cargo AG**, è emerso che il vettore [...omissis...]. Lufthansa Cargo AG ha, poi, dichiarato che *“il prodotto ETV è condiviso da tutti i player sullo scalo di Fiumicino, per cui la presenza di un varco dedicato, come riscontrabile in altri scali, accelererebbe le attività, in particolare per i servizi espressi”* (enfasi aggiunta).

Entrambe le società hanno dichiarato che nel 2025 il gestore ha applicato uno sconto del 50% rispetto alle tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024.

Infine, i vettori si sono riservati di richiedere un ulteriore termine per la presentazione di eventuali memorie.

Con note del 27 maggio 2026, acquisite ai prott. 37226/2026 e 37227/2026, UPS e Lufthansa Cargo AG hanno trasmesso proprie memorie.

In particolare, **UPS nella memoria ha indicato** che *“l’Autorità ha chiesto al gestore di rivedere alcuni di questi corrispettivi. In particolare, per l’ETV, si è chiesto che il relativo corrispettivo fosse determinato secondo il principio di pertinenza”*. Inoltre, ha rappresentato che **“il principio di pertinenza non può comportare che il costo dell’ETV sia posto a carico solo di chi lo utilizza”** (enfasi aggiunta) nonché che *“il far gravare tutti i costi di tale infrastruttura solo sul corrispettivo specifico dell’ETV, viola il principio di pertinenza, in quanto non tiene conto del c.d. costo per la messa a disposizione, che dovrebbe gravare su tutti i vettori, perché la disponibilità dell’ETV è a vantaggio di tutti”*. Con specifico riferimento al margine commerciale, UPS ha dichiarato che *“nonostante il macroscopico aumento della tariffa dell’ETV, l’ART non ha considerato, per mitigare l’impatto dell’incremento, la possibilità di fare ricorso al margine commerciale”* e, in particolare, che **“il gestore può fare ricorso al margine, ma, si ritiene, che anche l’ART ne può chiedere l’applicazione, per l’efficienza produttiva ed il contenimento dei costi per gli utenti, ossia i vettori”** (enfasi aggiunta) e che, pertanto, *“quella del margine è una misura correttiva, che ART può utilizzare, se si pone un problema di contenimento di costi”*.

Con riferimento al principio di pertinenza e al margine commerciale, si evidenzia che **Lufthansa Cargo AG, nella citata memoria, ha rappresentato analoghe considerazioni a quelle indicate da UPS.**

A seguito delle audizioni con UPS e Lufthansa Cargo AG, gli Uffici, con nota prot. 34359/2026 del 14 maggio 2026, hanno convocato in audizione il gestore Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito: AdR), il quale ha rappresentato che intende applicare all’utenza una ulteriore scontistica sulle tariffe oggetto di conformità definitiva con delibera n. 185/2024, in particolare con riferimento al c.d. *direct delivery* e ai casi di uso meno intensivo del magazzino (verbale sottoscritto inviato con prot. 38442/2026 del 4 giugno 2026).

In particolare, **il gestore “pur ribadendo la correttezza assoluta del principio di correlazione ai costi di cui alle tariffe 2024-2028, anche in relazione ai corrispettivi ETV, approvate con la delibera n. 185/2024, ha rappresentato la disponibilità [...] a proporre all’utenza sotto forma di scontistica, una ulteriore riduzione dei corrispettivi ETV approvati. La proposta che il gestore intende applicare alla generalità degli utenti terrebbe conto anche del citato auspicio rappresentato dall’utenza, ovvero che vi sia una “tariffa light” per un uso light dell’infrastruttura, ove quest’ultimo si declina nelle seguenti modalità:**

- *direct delivery, per cui l’utente non usufruisce dello storage, ma solamente di una “rulliera” che consente il transito airside/landside (e viceversa) delle unità di carico;*
- *uso del magazzino meno intensivo, con storage fino ad un massimo di un giorno, che interessa la maggior parte delle unità di carico.*

Pertanto, il gestore modulerebbe la riduzione prevedendo tali specifiche fattispecie”. Tale proposta, a detta del gestore, *“troverebbe applicazione a partire dal 1° gennaio 2026, fermo restando che ADR possa attribuire efficacia retroattiva ai relativi effetti economici di tale nuova proposta, con riferimento all’esercizio 2025”*.

Il gestore, con successiva nota del 4 giugno 2026, assunta al prot. 38588/2026, ha fornito ulteriori informazioni circa la scontistica dedicata che intende applicare a partire dal 1° gennaio 2026 con riferimento alle tariffe ETV, con riduzioni rispetto alle tariffe di cui alla delibera n. 185/2024 comprese tra -58% e -86% e prevedendo, in aggiunta, una scontistica *ad hoc* per il sopra descritto *direct delivery*.

Inoltre, dalla nota trasmessa è riscontrabile quanto dichiarato da UPS e Lufthansa Cargo AG circa le riduzioni applicate da AdR nell’anno 2025. Anche nel mese di dicembre 2024 AdR ha applicato una scontistica del 50% rispetto alle tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024.

Valutazioni degli Uffici

Tenuto conto del procedimento avviato con delibera n. 22/2026 in ottemperanza alle citate sentenze dal TAR che hanno censurato il provvedimento relativo alla conformità delle tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024 per **carezza di motivazione**, gli Uffici dell’Autorità hanno ritenuto opportuno esplicitare:

1. le motivazioni sottostanti l’incremento significativo delle tariffe ETV, quest’ultimo scaturente dal recepimento da parte del gestore aeroportuale dei correttivi di cui al punto 1 del dispositivo della citata delibera n. 83/2024;

2. le ragioni per cui la richiesta di applicazione delle sopracitate Misure 8.1.4, punto 3, 10.8 e 10.7.3 del Modello di cui alla delibera n. 38/2023 (di seguito: Modello), rispettivamente relative alla riapertura della consultazione con gli utenti, al trattamento del margine commerciale e alle poste figurative, non possa trovare accoglimento.

Infine, gli Uffici hanno valutato quanto emerso nelle audizioni con i vettori e con il gestore, nonché le memorie trasmesse da UPS e Lufthansa Cargo AG con le citate note del 27 maggio 2026, e hanno preso atto della citata proposta di scontistica di AdR.

Quanto al sopra elencato punto 1, si evidenzia che con la delibera n. 83/2024 del 17 giugno 2024, l’Autorità ha condizionato la conformità, rispetto al Modello, della proposta tariffaria formulata da AdR per il periodo 2024-2028, all’applicazione dei correttivi descritti al punto 1 della medesima delibera, di seguito riportati:

- a) i costi di capitale di cui alla proposta tariffaria del periodo tariffario 2024-2028 devono essere computati sulla base della contabilità regolatoria certificata per l’esercizio 2022, redatta in conformità a quanto previsto dalla delibera n. 38/2023;
- b) i costi degli asset denominati “Attività ENAC - oneri pluriennali”, “Omnichannel & Digital pax experience”, “Pensilina di collegamento T1-T3”, “PG333 Cargo City-Man. str. IMP. ETV/EMC”, “Ricarica elettrica e FV parcheggio NPU” e “Stato di conservazione dei parcheggi multipiano” devono essere allocati nel rispetto del principio di pertinenza.

Con specifico riferimento al **correttivo di cui al punto 1, lett. a)** della citata delibera, nell’ambito dell’istruttoria che ha condotto all’adozione della stessa, avendo rilevato che il gestore non aveva redatto la contabilità regolatoria ai sensi del Modello e delle “Linee Guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria per il settore aeroportuale” e considerata la necessità di assumere il 2022 quale anno base per la componente capex, gli Uffici hanno illustrato che “[...] con particolare riferimento all’evoluzione dei costi di capitale, appare necessario che il gestore presenti la contabilità regolatoria certificata per l’anno 2022 al fine di soddisfare gli obblighi informativi di cui alla Misura 2.6 e le esigenze di riconciliazione con i bilanci di esercizio approvati nel tempo. Se risulterà confermata, in esito a tale adempimento, una riduzione dell’allocazione degli attivi ai servizi regolati, il gestore dovrà di conseguenza emendare la proposta tariffaria”¹.

Conseguentemente, il gestore, nella proposta tariffaria emendata, “ha provveduto a trasmettere all’Autorità entro il 16 settembre 2024 la contabilità regolatoria per l’esercizio 2022 elaborata sulla base di quanto previsto dalla delibera n. 38/2023” e “[g]li Uffici hanno verificato, con esito positivo, che la contabilità regolatoria 2022 ri-certificata fosse conforme ai nuovi schemi contabili di cui alla delibera n. 38/2023. Inoltre, è stato verificato, con esito positivo, che gli stessi fossero posti alla base della proposta tariffaria emendata per il periodo regolatorio 2024-2028”².

¹ “Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l’Aeroporto di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023 – Risultanze dell’istruttoria”, pag. 9.

² “Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l’Aeroporto di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023 – Risultanze dell’istruttoria”, pag. 10.

Pertanto, **gli Uffici, nell'ambito dell'istruttoria che ha condotto all'adozione della delibera n. 185/2024 di conformità definitiva hanno verificato, con esito positivo, l'adozione del correttivo di cui al citato punto 1, lett. a), della delibera n. 83/2024.**

Con specifico riferimento al **correttivo di cui al punto 1, lett. b)**, della citata delibera n. 83/2024, nell'ambito dell'istruttoria che ha condotto all'adozione della stessa, gli Uffici hanno chiesto al gestore di *“dimostrare il rispetto del citato principio [di pertinenza] e la motivazione sottesa al criterio di allocazione adottato”* per alcuni investimenti. In riscontro a tale richiesta, il gestore ha illustrato *“attraverso risposte descrittive per ogni investimento segnalato, la natura dell'investimento rilevando per alcuni di essi la necessità di una correzione al criterio di allocazione”*³.

Conseguentemente, il gestore, nella proposta tariffaria emendata, ha provveduto ad allocare in base al principio di pertinenza gli asset oggetto di correttivo⁴.

Pertanto, **gli Uffici, nell'ambito dell'istruttoria che ha condotto all'adozione della delibera n. 185/2024 di conformità definitiva hanno verificato, con esito positivo, l'adozione del correttivo di cui al citato punto 1, lett. b), della delibera n. 83/2024.**

Preso atto di quanto sopra rappresentato, si evidenzia che il giudice amministrativo ha, inoltre, evidenziato che *“[l]'introduzione di modifiche tariffarie per il comparto cargo sembra trovare spiegazione nella prescrizione di cui alla Misura 1 b) della Delibera ART n. 83/2024, che ha imposto al Gestore di allocare i costi degli asset denominati «“PG333 Cargo City-Man. str. IMP. ETV/EMC” [...] nel rispetto del principio di pertinenza».*

Tanto precisato, né la documentazione dell'istruttoria amministrativa, versata negli atti di questo giudizio, né gli scritti delle parti (ivi inclusi quelli di parte controinteressata) forniscono una giustificazione chiara ed argomentata della misura degli incrementi proposti da AdR e, soprattutto, della loro incidenza quasi esclusiva sui servizi ETV (quantomeno per ordini di grandezza)” (enfasi aggiunta).

Pertanto, nell'ambito del procedimento di ottemperanza sui cui esiti si riferisce nella presente relazione, considerato il difetto di motivazione rilevato dal TAR, nonché le considerazioni sopra riportate, si sono effettuate le seguenti considerazioni.

In primo luogo, considerato che i correttivi imposti dall'Autorità afferivano esclusivamente ai costi di capitale, si rappresenta che, come atteso, da un confronto tra la scheda tariffaria del prodotto *“Impianto di stoccaggio merci (ETV)”* afferente alla proposta emendata dal gestore⁵, oggetto di conformità definitiva con delibera n. 185/2024, e la medesima scheda tariffaria afferente alla proposta originaria⁶, oggetto di conformità condizionata con delibera n. 83/2024, è emerso che le differenze riscontrate riguardano i soli costi di capitale, sia con riferimento ai cespiti che costituiscono la *Regulatory Asset Base* (di seguito: RAB) all'anno base, sia con riferimento ai nuovi investimenti (componente k). Ovvero, **l'incremento dei corrispettivi ETV è da ricondursi esclusivamente ai costi di capitale.**

Inoltre, con riferimento alla documentazione fornita dal gestore in fase di avvio della procedura di revisione tariffaria, considerata ai fini dell'adozione della delibera di conformità condizionata della proposta tariffaria sortita dalla consultazione con l'utenza, si precisa che **le percentuali di allocazione degli investimenti sul**

³ *“Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023 – Risultanze dell'istruttoria”, pag. 10.*

⁴ *“Proposta di revisione dei diritti aeroportuali per l'Aeroporto di Fiumicino per il periodo tariffario 2024-2028. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 38/2023 – Risultanze dell'istruttoria”, pag. 10.*

⁵ Dinamica tariffaria di cui al file excel *“Annesso 2 Tariffe 2024-28 del conf._Schemi costruzione tariffaria FCO_EXT”* (foglio *“97FCOETV”*), trasmesso dal gestore con prot. ART 117022/2024 del 15 novembre 2024.

⁶ Dinamica tariffaria di cui al file excel *“UPDATE APR_7.2.1 e_f_g_i_Costruzione tariff._EXT”* (foglio *“97FCOETV”*), trasmesso dal gestore con prot. ART 41207/2024 del 19 aprile 2024.

prodotto **“Impianto di stoccaggio merci (ETV)”** risultavano al massimo pari allo **0,08%**⁷, anche con riferimento ad investimenti esplicitamente riferibili a tale prodotto, come ad esempio l’investimento **“PG333 Cargo City-Man. str. IMP. ETV/EMC”**, oggetto dapprima di specifica richiesta di chiarimenti da parte degli Uffici e conseguentemente di correttivo di cui al punto 1, lett. b), della citata delibera n. 83/2024.

Per effetto dell’ottemperanza, da parte del gestore, ai correttivi imposti dall’Autorità, anche a seguito degli specifici quesiti posti dagli Uffici nell’ambito dell’istruttoria, sono stati, pertanto, rilevati alcuni mutamenti nell’allocazione dei cespiti, nuovi e afferenti alla RAB 2022, ovvero ai cespiti che costituiscono il capitale investito netto all’anno base, con conseguente incremento dei corrispettivi ETV.

In particolare, con riferimento alla **RAB 2022**, si evidenziano in seguito (Tabella 1) i cespiti con valore residuo non nullo allocati integralmente al prodotto **“Impianto di stoccaggio merci (ETV)”**, di cui al **centro di costo⁸ “CO010-IF78– impianto stoccaggio ETV”**. Tale centro di costo, per ammissione dello stesso gestore nell’ambito dell’istruttoria di conformità condizionata (prot. ART 56862/2024 del 10 giugno 2024) a seguito della richiesta di chiarimenti degli Uffici (prot. 52145/2024 del 23 maggio 2024), **nella proposta originaria era stato erroneamente imputato al servizio imbarco passeggeri, pur essendo riferibile agli impianti centralizzati di stoccaggio delle merci⁹**. Successivamente, nella proposta emendata dal gestore a seguito della pubblicazione della delibera n. 83/2024, gli investimenti afferenti al centro di costo **“CO010-IF78– impianto stoccaggio ETV”**, riportati nella seguente tabella, sono stati correttamente allocati al 100% al prodotto **“Impianto di stoccaggio merci (ETV)”¹⁰**.

[...omissis...]

Inoltre, **l’ottemperanza al correttivo di cui al punto 1, lett. a), ha comportato il mutamento dei criteri allocativi di altri centri di costo**, tra cui - ad esempio - il centro di costo **“CO010-IF07 – edifici merci”**, per cui risulta un’allocazione pari a 1,6% al prodotto **“Impianto di stoccaggio merci (ETV)”**. A riguardo, si precisa che il gestore, con la citata nota del 10 giugno 2024, ha illustrato che suddetto centro di costo è **“associato ad una logica allocativa dei costi ai servizi in base all'utilizzo degli spazi all'interno di Cargo city. Questa modalità prevede che una porzione di costi associati ricada su vari altri servizi in relazione agli spazi in Cargo city occupati da Enti di Stato, attività generali del gestore aeroportuale (manutenzioni, ICT, altre) e altri spazi per servizi comuni aventi utilità incrementale diffusa”**. Gli ulteriori mutamenti intervenuti nei criteri allocativi conseguenti all’applicazione del citato correttivo, hanno comportato la parziale allocazione di altri cespiti al prodotto in esame, ma per percentuali residuali, ovvero pari o inferiori allo 0,43%.

A riguardo, preme rilevare che, nella proposta emendata, oltre l’80% della RAB 2022 allocata al prodotto ETV afferisce ai citati centri di costo **“CO010-IF07 – edifici merci”** e **“CO010-IF78– impianto stoccaggio ETV”**, allocati rispettivamente al 1,6% e al 100% al prodotto ETV.

Con riferimento ai nuovi investimenti, si evidenzia che entrambi i correttivi hanno avuto un impatto sulla dinamica tariffaria emendata dal gestore e, in particolare, sui corrispettivi ETV.

Gli effetti del correttivo di cui al punto 1, lett. a), sui nuovi investimenti sono analoghi a quelli precedentemente illustrati con riferimento alle allocazioni dei cespiti di cui alla RAB 2022, con impatto sul

⁷ Allocazione CIN anno base e allocazione nuovi investimenti di cui rispettivamente ai file excel **“UPDATE APR_7.2.1 c_ - Cespiti attivi anno base_EXT”** (foglio **“Dinamica Asset Anno Base”**) e **“UPDATE APR_7.2.1 d_ - Investimenti_EXT”** (foglio **“Dinamica investimenti”**), trasmessi dal gestore con prot. ART 41208/2024 del 19 aprile 2024.

⁸ Il centro di costo può definirsi come una struttura o un processo al quale sono attribuiti, in modo sistematico, i costi sostenuti per lo svolgimento di attività o funzioni.

⁹ Allocazione CIN anno base afferente alla proposta originaria di cui al file excel **“UPDATE APR_7.2.1 c_ - Cespiti attivi anno base_EXT”** (foglio **“Dinamica Asset Anno Base”**), trasmesso dal gestore con prot. ART 41208/2024 del 19 aprile 2024.

¹⁰ Allocazione CIN anno base afferente alla proposta emendata di cui al file excel **“Tariffe 2024-28 del conformità_7.2.1 c_ - Cespiti attivi anno base_EXT”** (foglio **“Dinamica Asset Anno Base”**), trasmesso dal gestore con prot. ART 117022/2024 del 15 novembre 2024.

prodotto ETV principalmente sortito dai centri di costo “C0010-IF78 – impianto stoccaggio ETV” e “C0010-IF07 – edifici merci”¹¹, i cui oneri nella proposta originaria non risultavano allocati al prodotto ETV¹².

Invece, con riferimento agli investimenti oggetto del correttivo di cui al punto 1, lett. b), si rappresenta che i relativi importi nella proposta iniziale risultavano allocati al prodotto “Impianto di stoccaggio merci (ETV)” per percentuali pari o inferiori allo 0,02%.

Con specifico riferimento all’investimento “**PG333 Cargo City-Man. str. IMP. ETV/EMC**”, si evidenzia che il gestore, nella citata nota del 10 giugno 2024 considerata ai fini delle citate istruttorie condotte dagli Uffici, aveva chiarito che “[l]’investimento si riferisce ad interventi di manutenzione straordinaria sui sistemi ETV (Elevating Transfer Vehicles) localizzati presso la Cargo city”. Inoltre, come precedentemente descritto, lo stesso gestore aveva individuato “[...] due profili per i quali [era] opportuno provvedere a correzione:

1. Su un totale di [...omissis...], circa [...omissis...] sono riferite ad un centro di costo errato. Il centro di costo corretto per l’intero intervento è il “C0010-IF78 – impianto stoccaggio ETV” (non invece anche “C0010-IF07 – edifici merci”)
2. Inoltre, il centro di costo “C0010-IF78” presenta errore nell’allocazione ai servizi come emerge dall’evidenza che al momento il 100% del costo è attribuito al servizio imbarco passeggeri e non sul servizio “Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci” (ETV)” (enfasi aggiunta).

Con riferimento agli altri investimenti, i nuovi criteri allocativi adottati dal gestore hanno comportato un lieve mutamento delle allocazioni al prodotto ETV, incidendo tuttavia con percentuali residuali, ovvero pari al massimo allo 0,15%.

Con specifico riferimento al mese di **dicembre 2024**, si evidenzia, altresì, che **il significativo incremento subito dai corrispettivi ETV deriva anche dal conguaglio afferente al periodo 21 giugno 2024 – 30 novembre 2024**, ovvero derivante dall’applicazione, per il suddetto periodo, della tariffa di cui alla delibera n. 83/2024. Infatti, il gestore ha dapprima determinato il corrispettivo ETV per l’anno 2024 ad esito dell’applicazione dei sopraccitati correttivi, e successivamente lo ha rideterminato prevedendo di recuperare i mancati ricavi del periodo 21 giugno 2024 – 30 novembre 2024 nel mese di dicembre 2024¹³, come prescritto al punto 3, lett. c), della citata delibera n. 83/2024, che impone al gestore di “effettuare entro il 31 dicembre 2024 - come previsto dalla 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 la loro entrata in vigore ed il 30 novembre 2024”. Si evidenzia che analoga impostazione è stata seguita dal gestore per gli altri corrispettivi.

Pertanto, anche alla luce della più compiuta esplicitazione degli elementi istruttori già acquisiti, con la presente relazione **gli Uffici confermano le tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024**, in quanto conformi alle Misure del Modello, nonché, più in generale, ai principi di pertinenza e correlazione al costo.

2. Controdeduzioni sull’applicazione delle specifiche misure indicate dal TAR

Misura 8.1.4, punto 3, del Modello – Riapertura della consultazione con gli utenti

Con riferimento a quanto rilevato dal giudice amministrativo, ovvero che “[...] l’apparato motivazionale della Delibera n. 185/2024 non consente di comprendere le ragioni per le quali l’ART non abbia ritenuto opportuno

¹¹ Allocazione nuovi investimenti afferente alla proposta emendata di cui al file excel “Tariffe 2024-28 del conformità_7.2.1 d_ - Investimenti_EXT” (foglio “Dinamica investimenti”), trasmesso dal gestore con prot. ART 117022/2024 del 15 novembre 2024.

¹² Allocazione nuovi investimenti afferente alla proposta originaria di cui al file excel “UPDATE APR_7.2.1 d_ - Investimenti_EXT” (foglio “Dinamica investimenti”), trasmesso dal gestore con prot. ART 41208/2024 del 19 aprile 2024.

¹³ Tariffe dicembre 2024 di cui al file excel “All_2_FCO_Tariffe_mese_dic_2024_del_Conformità_83_del_2024_EXT” (fogli “Corrispettivi dicembre 2024” e “PRESCRIZIONE 3.C dettaglio 1-2”), trasmesso dal gestore con prot. ART 119071/2024 del 20 novembre 2024.

riaprire il confronto con gli operatori al fine di avviare un negoziato sulle tariffe, come ammesso dalla Misura 8.1.4 dei Modelli 2023 (primo motivo di impugnazione) [...]", si evidenzia che la Misura 8.1.4 del Modello, al punto 3, indica che "[i]n relazione al potenziale impatto tariffario, a giudizio dell'Autorità, l'imposizione dei correttivi di cui al punto precedente può essere associata ad un obbligo di riapertura della consultazione tra gestore ed utenti, al fine di verificare l'intesa sulla proposta tariffaria conseguentemente emendata", ovvero l'Autorità, in base al potenziale impatto tariffario scaturente da correttivi e prescrizioni dalla stessa definiti, avrebbe potuto riaprire il confronto tra gestore e utenti.

A riguardo, rileva sottolineare, tuttavia, che gli stessi ricorrenti non avevano preso parte alla consultazione del gestore, come si evince dal verbale dell'audizione del 10 aprile 2024, assunto al prot. 41115/2024 del 19 aprile 2024.

Più in dettaglio, **nessuno dei ricorrenti è indicato nella tabella di riepilogo relativa alla votazione della proposta tariffaria dello scalo di Fiumicino**, contenuta nel sopracitato verbale e riportata di seguito.

[...omissis...]

Con specifico riferimento, poi, ad UPS, si evidenzia che, come rappresentato dalla stessa società nel corso dell'audizione con gli Uffici svoltasi in data 30 aprile 2026, la stessa ha sì partecipato all'audizione congiunta per gli scali di Ciampino e Fiumicino, tuttavia con diritto di voto per il solo scalo di Ciampino, in quanto utente dell'aeroporto di Fiumicino dal [...omissis...].

Per quanto concerne Lufthansa Cargo AG, quest'ultima nel corso dell'audizione con gli Uffici svoltasi in data 30 aprile 2026, ha dichiarato di aver partecipato alla consultazione indetta da AdR per la revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto di Fiumicino relativi al periodo regolatorio 2024-2028, "tuttavia riservandosi di verificarlo ulteriormente". A riguardo, la società non ha rappresentato ulteriori elementi e, come precedentemente esposto, gli Uffici hanno verificato che la stessa, in realtà, non aveva preso parte alla consultazione del gestore.

Con riferimento, infine, a Fedex Express Italy s.r.l., si ribadisce che la società non ha partecipato alla consultazione con il gestore, né ha riscontrato la convocazione in audizione effettuata da parte degli Uffici nell'ambito del procedimento di ottemperanza di cui trattasi.

Pertanto, considerato che i diritti partecipativi al presente procedimento sono stati pienamente garantiti - essendo stati, i vettori ricorrenti, sentiti in audizioni dedicate con gli Uffici - e preso atto che il gestore, nell'ambito della citata audizione del 15 maggio 2026, ha rappresentato che intende proporre all'utenza, sotto forma di scontistica, una ulteriore riduzione delle tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024, peraltro cogliendo, almeno sotto il profilo economico, quanto auspicato da UPS e Lufthansa Cargo AG nel corso delle audizioni, ovvero una differenziazione, sotto forma di scontistica dedicata, per un uso "light" dell'infrastruttura (c.d. *direct delivery* e uso del magazzino meno intensivo, con *storage* fino ad un massimo di un giorno), **gli Uffici non ritengono necessario prescrivere ad AdR una nuova consultazione sulle tariffe ETV di cui trattasi**.

Si ritiene, tuttavia, opportuno proporre al Consiglio di prescrivere a AdR di fornire all'utenza dell'aeroporto, al più tardi in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi della Misura 8.2 del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, oltre alle ordinarie comunicazioni, un'ampia e documentata informazione riguardo agli eventuali meccanismi di conguaglio in relazione alle tariffe ETV, conseguente all'applicazione transitoria delle tariffe di cui alla delibera n. 83/2024, secondo quanto disposto dalla delibera n. 22/2026, tenuto conto di quanto trasmesso dalla stessa AdR con la citata nota del 4 giugno 2026.

Misura 10.8 del Modello - Trattamento del margine commerciale

Con riferimento al terzo motivo di impugnazione, si rammenta che il giudice amministrativo ha indicato che "[...] **l'apparato motivazionale della Delibera n. 185/2024 non consente di comprendere le ragioni per le**

quali l'ART [...] abbia ritenuto superfluo l'impiego parziale del margine commerciale derivante dalle attività accessorie per contenere gli incrementi tariffari, come ammesso dalla Misura 10.8 dei Modelli 2023 [...] (enfasi aggiunta).

Inoltre, come precedentemente rappresentato, nelle citate memorie del 27 maggio 2026, UPS e Lufthansa Cargo AG hanno dichiarato che *“nonostante il macroscopico aumento della tariffa dell'ETV, l'ART non ha considerato, per mitigare l'impatto dell'incremento, la possibilità di fare ricorso al margine commerciale”* e, in particolare, che *“il gestore può fare ricorso al margine, ma, si ritiene, che anche l'ART ne può chiedere l'applicazione, per l'efficienza produttiva ed il contenimento dei costi per gli utenti, ossia i vettori”* (enfasi aggiunta) e che, pertanto, *“quella del margine è una misura correttiva, che ART può utilizzare, se si pone un problema di contenimento di costi”*.

A riguardo, si riporta di seguito quanto previsto dalla Misura 10.8, punto 1, del Modello, secondo cui “[a] condizione che siano applicati i criteri di trasparenza di cui al seguente punto 2, è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo *dual till*, nel **quale il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto, nella costruzione tariffaria, del margine derivante dalle attività accessorie**” (enfasi aggiunta). Il Modello così definito, quindi, una volta scelto da parte del gestore il regime *dual till*, ed ottemperati gli obblighi informativi ivi previsti, **non consente all'Autorità di imporre l'impiego del margine commerciale per contenere gli incrementi tariffari**.

Infatti, il Modello prevede che sia consentita al gestore l'applicazione del *dual till*, a condizione che siano verificati i criteri di trasparenza, in fase di Consultazione e nel Documento Informativo annuale, con riguardo principalmente: (i) alla quantificazione del margine commerciale con riferimento all'Anno base e (ii) al suo utilizzo pro quota sia all'Anno base, sia, in termini previsionali, in ciascuna delle annualità del periodo tariffario.

Misura 10.7.3 del Modello – Poste figurative

Da ultimo, con riferimento al quinto motivo di impugnazione, si evidenzia che il giudice amministrativo ha rappresentato che *“[...] l'apparato motivazionale della Delibera n. 185/2024 non consente di comprendere le ragioni per le quali l'ART [...] non abbia valutato l'introduzione di misure atte a garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, come ammesso dalla Misura 10.7.3 dei Modelli 2023 (quinto motivo di impugnazione)”* (enfasi aggiunta). Il giudice amministrativo fa riferimento allo strumento delle poste figurative, definite alla Misura 1 del Modello quali *“componenti tariffarie figurative [...] di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione aeroportuale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti”*. In particolare, la Misura 10.7.3, al punto 4, prevede che *“[l]e poste figurative a debito o a credito del gestore inserite ai sensi del presente Modello, definite ex ante e capitalizzate con l'applicazione del tasso di remunerazione nominale definito per il periodo tariffario di cui al paragrafo 10.5, devono essere evidenziate in sede di consultazione per singola annualità e per singolo prodotto regolato”*. Pertanto, anche in relazione a tale fattispecie, sono previsti obblighi informativi in capo al gestore nell'ambito della consultazione con l'utenza, ma **non è consentito all'Autorità imporre l'utilizzo di tale strumento**, essendo, semmai, il ruolo dell'Autorità quello di vigilare affinché tali obblighi informativi siano rispettati dal gestore, a tutela dell'utenza, nonché di verificare il rispetto di quanto sancito dalla sopra citata misura, anche in relazione ai punti 5, 6 e 8¹⁴, che riguardano i limiti dello strumento.

¹⁴ “5. Il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo tariffario, salvo differente intesa raggiunta tra gestore ed utenti.

Ulteriori valutazioni in relazione alle memorie trasmesse dai vettori

In relazione a quanto rappresentato dai vettori nelle citate memorie trasmesse in data 27 maggio 2026, con specifico riferimento al **principio di pertinenza**, si rappresenta quanto segue.

UPS e Lufthansa Cargo AG hanno dichiarato che *“l’Autorità ha chiesto al gestore di rivedere alcuni di questi corrispettivi. In particolare, per l’ETV, si è chiesto che il relativo corrispettivo fosse determinato secondo il principio di pertinenza”*. Inoltre, ha rappresentato che **“il principio di pertinenza non può comportare che il costo dell’ETV sia posto a carico solo di chi lo utilizza”** (enfasi aggiunta) nonché che *“il far gravare tutti i costi di tale infrastruttura solo sul corrispettivo specifico dell’ETV, viola il principio di pertinenza, in quanto non tiene conto del c.d. costo per la messa a disposizione, che dovrebbe gravare su tutti i vettori, perché la disponibilità dell’ETV è a vantaggio di tutti”*.

A riguardo, si rappresenta che l’Autorità non ha richiesto al gestore di rivedere le tariffe ETV e, in particolare, che queste ultime fossero determinate secondo il principio di pertinenza, ma, con la citata delibera n. 83/2024, l’Autorità ha condizionato la conformità al Modello della proposta tariffaria trasmessa dal gestore all’applicazione di due specifici correttivi, di cui uno relativo alla contabilità regolatoria 2022 e un altro relativo all’allocazione, secondo il principio di pertinenza, di alcuni puntuali investimenti.

Come rappresentato nei precedenti paragrafi, l’incremento dei corrispettivi ETV è derivato dall’applicazione di suddetti correttivi.

Per quanto concerne gli ulteriori aspetti rappresentati dai vettori in relazione al principio di pertinenza, si evidenzia che il d.l. 1/2012, all’art. 72, comma 1, lett. d), definisce i diritti aeroportuali come *“i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell’aeroporto per l’utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all’atterraggio, al decollo, all’illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché ai corrispettivi per l’uso delle infrastrutture centralizzate dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo”* (enfasi aggiunta). Pertanto, **lo stesso decreto di recepimento della Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali specifica che i corrispettivi afferiscono all’uso dell’infrastruttura** e non alla *“messa a disposizione”* della stessa da parte del gestore, peraltro **in linea con il principio di matrice eurounitaria secondo cui “chi usa paga”**.

Esiti delle verifiche effettuate dagli Uffici

Alla luce delle verifiche effettuate e delle audizioni condotte, si propone al Consiglio, sulla base delle motivazioni sopra esposte, l’adozione della delibera di conclusione del procedimento di ottemperanza avviato con delibera n. 22/2026, confermando la conformità al Modello delle tariffe ETV di cui alla delibera n. 185/2024.

Inoltre, nella delibera di cui si propone l’adozione, si prende atto della proposta del gestore di applicare una scontistica dedicata, a partire dal 1° gennaio 2026, con riferimento alle tariffe ETV, con riduzioni rispetto alle

6. In ogni caso: a) l’eventuale saldo di poste figurative, determinato in esito alla consultazione di cui al paragrafo 6.4, potrà essere recuperato nei successivi periodi regolatori nel limite massimo: i. per il secondo periodo di applicazione del presente Modello A, del 30% dei costi ammessi all’Anno base del primo periodo; ii. per i successivi periodi di applicazione del presente Modello A, del 10% dei costi ammessi all’Anno base del periodo immediatamente precedente; b) il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante. [...]

8. Non sono previste poste figurative al di fuori del presente Modello, fatto salvo l’eventuale saldo di tali poste concordato in sede di consultazione tra gestori e utenti ad esito dell’ultimo periodo di applicazione dei Modelli di cui alle delibere nn. 64/2014 e 92/2017, in conformità a quanto ivi previsto. A tale saldo si applicano le previsioni di cui ai punti precedenti.”

tariffe di cui alla delibera n. 185/2024 comprese tra -58% e -86%, e prevedendo, in aggiunta, una scontistica *ad hoc* per il sopra descritto *direct delivery*.

Infine, si propone di prescrivere ad AdR di fornire all'utenza dell'aeroporto, al più tardi in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi della Misura 8.2 del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, oltre alle ordinarie comunicazioni, un'ampia e documentata informazione riguardo agli eventuali meccanismi di conguaglio in relazione alle tariffe ETV, conseguente all'applicazione transitoria dei corrispettivi di cui alla delibera n. 83/2024, secondo quanto disposto dalla delibera n. 22/2026, tenuto conto di quanto trasmesso dalla stessa AdR con la citata nota del 4 giugno 2026.

Torino, 9 giugno 2026

Il Responsabile del procedimento

f.to *Roberto Piazza*

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