

ADEGUAMENTO DEI MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI APPROVATI CON LA DELIBERA N. 38/2023 IN ATTUAZIONE DELLA LEGGE N. 190/2025.

Documento di consultazione.

Si riportano in seguito le Misure di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 38/2023 oggetto di modifica in attuazione della citata legge n. 190/2025.

Misura	Testo originale	Testo proposto
Misura 2, punto 1, lett. a)	In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, il presente Atto di regolazione dei diritti aeroportuali si applica agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, con specifiche misure tariffarie e distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, a seconda che: a) abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in almeno uno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Parte II - Modello A);	In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, il presente Atto di regolazione dei diritti aeroportuali si applica agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, con specifiche misure tariffarie e distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, a seconda che: a) abbiano registrato un traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui in almeno uno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Parte II - Modello A);
Misura 2, punto 1, lett. b)	b) abbiano registrato un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Parte III - Modello B); (...)	b) abbiano registrato un traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Parte III - Modello B); (...)
Misura 2, punto 3, lett. b)	Ai fini della classificazione di cui al punto 1: (...) b) fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.	Ai fini della classificazione di cui al punto 1: (...) b) fatto salvo quanto previsto dalla Parte IV, è facoltà dei gestori aeroportuali tenuti all'applicazione del Modello B promuovere motivatamente una revisione dei diritti aeroportuali in applicazione del Modello A.
Misura 2, punto 5	Le misure di cui al presente Atto di regolazione si applicano alle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire dal 1° aprile 2023.	Abrogato
Misura 5, punto 1	In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, il Modello A è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato in almeno uno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte per i quali il dato sia disponibile un traffico superiore a un milione di passeggeri annui.	In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, il Modello A è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato in almeno uno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte per i quali il dato sia disponibile un traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui.

Misura 5, punto 4	Fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.	Abrogato
Misura 10.1.4, punto 6	Con esclusivo riferimento agli aeroporti che non hanno registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, non trova applicazione quanto previsto ai punti 2 e 5, e il parametro π_t è definito dal gestore aeroportuale in esito alla consultazione con gli utenti dell'aeroporto. Detto parametro π_t dovrà essere superiore a zero.	Con esclusivo riferimento agli aeroporti che non hanno registrato un traffico pari o superiore a cinque milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, non trova applicazione quanto previsto ai punti 2 e 5, e il parametro π_t è definito dal gestore aeroportuale in esito alla consultazione con gli utenti dell'aeroporto. Detto parametro π_t dovrà essere superiore a zero.
Misura 10.5.4, punto 4	Tutte le variabili per la determinazione del WACC sono calcolate secondo i criteri esposti nel presente Modello A e pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità. In prima attuazione, gli esiti di detto calcolo sono resi disponibili contestualmente alla approvazione dei presenti Modelli e rimangono validi sino al successivo aggiornamento, per consentire ai gestori, sin dalla entrata in vigore dei Modelli stessi, l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione, con validità per l'intero periodo tariffario. In applicazione dei medesimi indicati criteri, l'Autorità provvede con cadenza annuale, a partire dal 2024 , a pubblicare sul sito web istituzionale, entro il 31 maggio di ogni anno il valore del WACC aggiornato, al fine del relativo utilizzo.	Tutte le variabili per la determinazione del WACC sono calcolate secondo i criteri esposti nel presente Modello A e pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità. In prima attuazione, gli esiti di detto calcolo sono resi disponibili contestualmente alla approvazione dei presenti Modelli e rimangono validi sino al successivo aggiornamento, per consentire ai gestori, sin dalla entrata in vigore dei Modelli stessi, l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione, con validità per l'intero periodo tariffario. In applicazione dei medesimi indicati criteri, l'Autorità provvede con cadenza annuale, a partire dal 2027 , a pubblicare sul sito web istituzionale, entro il 31 maggio di ogni anno il valore del WACC aggiornato, al fine del relativo utilizzo.
Misura 10.5.6, punto 2	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il <i>gearing</i> nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di <i>gearing</i> relativi alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di 5 anni, dove:	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il <i>gearing</i> nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di <i>gearing</i> relativi alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di 5 anni, dove:

	a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali; b) il patrimonio netto è riferito al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.	a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali; b) il patrimonio netto è riferito al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.
Misura 10.5.6, punto 3	Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al punto 2. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).	Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al punto 2. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).
Misura 12.1, punto 1	In attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 76, comma 6, del d.l. 1/2012, il Modello B è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, valutato sulla base del computo dei passeggeri annui trasportati per i quali il dato sia disponibile.	In attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 76, comma 6, del d.l. 1/2012, il Modello B è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti l'Anno ponte, valutato sulla base del computo dei passeggeri annui trasportati per i quali il dato sia disponibile.
Misura 27.2.1, punto 1	La Contabilità regolatoria certificata annuale che il gestore è tenuto a fornire all'Autorità è costituita dagli schemi contabili riportati all'Annesso 3.	La Contabilità regolatoria certificata annuale che il gestore è tenuto a fornire all'Autorità è costituita dagli schemi contabili riportati all'Annesso 3 ed all'Annesso 4.
Misura 27.2.1, punto 2	Gli schemi contabili di cui all'Annesso 3 si applicano anche agli aeroporti tenuti all'applicazione del Modello A e aventi traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui.	Gli schemi contabili di cui all'Annesso 3 si applicano agli aeroporti tenuti all'applicazione del Modello A.
Annesso 1	Per la determinazione del valore annuale di potenziale recupero di produttività π_t^* di cui al paragrafo 10.1.4 l'Autorità utilizza la metodologia delle frontiere stocastiche (<i>Stochastic Frontier Analysis</i>, di seguito: SFA) per l'individuazione della curva dei costi operativi efficienti, sulla base	Per la determinazione del valore annuale di potenziale recupero di produttività π_t^* di cui al paragrafo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. l'Autorità utilizza la metodologia delle frontiere stocastiche (<i>Stochastic Frontier Analysis</i>, di seguito: SFA) per l'individuazione della

	dell'ultimo dataset disponibile contenente i dati economici e tecnici dei gestori aeroportuali aperti al traffico commerciale che abbiano registrato traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui nelle ultime 5 annualità (in caso di presenza di annualità interessate da eventuali dichiarazioni di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti il quinquennio sarà ridotto delle stesse annualità). (...)	curva dei costi operativi efficienti, sulla base dell'ultimo dataset disponibile contenente i dati economici e tecnici dei gestori aeroportuali aperti al traffico commerciale che abbiano registrato traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui nelle ultime 5 annualità (in caso di presenza di annualità interessate da eventuali dichiarazioni di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti il quinquennio sarà ridotto delle stesse annualità). (...)
--	---	---