

Appendice 1: Adeguamento dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 38/2023 in attuazione della Legge n. 190/2025

Misura	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
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) 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 oppure sarà automaticamente valutato in base al Modello A qualora un aeroporto con meno di 5 milioni di passeggeri detenga un potere di mercato significativo o sia l'aeroporto della capitale.	Ryanair respinge questa proposta. Nei casi in cui un unico operatore detenga il monopolio su un sistema aeroportuale che serve la stessa città o regione, questa proposta consentirebbe al monopolista di aumentare le tariffe negli aeroporti più piccoli del sistema: ciò è ingiustificato e comprometterà la regolamentazione delle tariffe dell'intero sistema. In pratica, ciò eliminerebbe la regolamentazione del Modello A dall'aeroporto di Roma-Ciampino, il che è ingiustificato perché: 1. Roma-Ciampino sarebbe l'unico aeroporto di una capitale nell'UE a non rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali (recepita). Il regolamento italiano sui diritti aeroportuali si basa sulla direttiva recepita. La direttiva ACD prevedeva chiaramente che tutti gli aeroporti delle capitali fossero soggetti alle sue disposizioni, poiché prevede una doppia soglia che comprende quelli con più di 5 milioni di passeggeri all'anno, nonché l'aeroporto più grande dello Stato membro alla luce della sua «posizione privilegiata» come punto di ingresso. 2. Sebbene Ciampino registri attualmente meno di 5 milioni di passeggeri all'anno, in realtà il numero dei passeggeri è

			artificialmente limitato da un tetto massimo di movimenti. Nel 2019, prima della pandemia e dell'entrata in vigore del decreto ministeriale n. 345/2018, Ciampino registrava 5,9 milioni di passeggeri. Ciò dimostra che, in assenza di tale limitazione artificiale della capacità, Ciampino rientrerebbe nei requisiti per essere soggetto a regolamentazione. Sarebbe errato consentire all'AdR di beneficiare dell'assenza di regolamentazione delle tariffe aeroportuali a causa di un limite artificiale di capacità. 3. Inoltre, questo vincolo artificiale di capacità rafforza la capacità del gestore aeroportuale di abusare del proprio potere di mercato significativo. In linea generale, gli aeroporti più piccoli dispongono di una capacità adeguata a soddisfare la domanda – come dimostra il numero limitato di coordinamenti degli slot di Livello 3 negli aeroporti con meno di 5 milioni di passeggeri. Ciampino rappresenta un'eccezione significativa in Italia. A Ciampino, gli slot sono coordinati a Livello 3, tutta la capacità è pienamente utilizzata e non è prevista l'entrata in servizio di nuova capacità. Evidentemente, la capacità è estremamente preziosa e gli utenti dell'aeroporto non sono disposti a rinunciarvi. Ciò significa che il gestore aeroportuale può aumentare le tariffe con la piena consapevolezza che gli utenti difficilmente riassegneranno la propria capacità altrove, vista la perdita di preziosa capacità
--	--	--	---

			che ciò comporterebbe. È impensabile che Ciampino non abbia una regolamentazione delle tariffe aeroportuali pur essendo completamente vincolato dagli slot. 4. Nel 2024, quando Roma-Ciampino ha proposto un aumento del 44% delle tariffe aeroportuali, tutti gli utenti dell'aeroporto hanno votato contro la proposta. Anche Ryanair ha presentato ricorso contro la proposta all'ART. È quindi chiaro che gli utenti dell'aeroporto sono insoddisfatti della condotta del gestore in materia di tariffe aeroportuali e di consultazioni. Una proposta che elimini la regolamentazione in questo contesto è ingiustificata. 5. L'emendamento sembra contraddire la normativa da cui deriva il regolamento. Il decreto legge n. 1/2012, che recepisce la direttiva 2009/12/CE sulle tariffe aeroportuali, prevede che le tariffe debbano essere allineate alla tariffa media praticata in aeroporti europei comparabili (articolo 80, comma 1, lettera d), punto a)). Come indicato sopra, Ciampino sarebbe l'unico aeroporto di una capitale nell'UE a non essere soggetto alle misure previste dalla direttiva sulle tariffe aeroportuali. In tal senso, gli emendamenti proposti allontanerebbero le tariffe di Ciampino da quelle praticate negli aeroporti comparabili dell'UE (ovvero quelli delle capitali).
Misura 5, punto 4	Fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto	Fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto	Vedi sopra

	concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.	concessorio di affidamento in gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico quando un aeroporto con meno di 5 milioni di passeggeri detiene un potere di mercato significativo o è l'aeroporto della capitale.	
--	---	---	--