

#	Misura	Citazione del testo da integrare/modificare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione
1	Misura 2, punto 1, lett. a)	<i>"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);"</i>	n/a	L'Associazione esprime il proprio apprezzamento per l'intervento regolatorio prospettato dall'Autorità che, nel dare attuazione all'articolo 1, comma 8, della Legge 18 dicembre 2025 n. 190, ha ritenuto, nell'esercizio delle proprie competenze, di estendere la soglia per l'adozione del Modello di regolazione tariffaria semplificato (cd. Modello B) a tutti gli scali aventi traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri. In passato, Assaeroporti aveva avuto occasione di rappresentare più volte, nell'ambito delle consultazioni e delle <i>call for input</i> promosse dall'ART, come l'esigenza di semplificazione non potesse riferirsi esclusivamente agli aeroporti fino a 1 milione di passeggeri. Ciò in quanto nel panorama nazionale sono presenti diversi scali che, pur avendo livelli di traffico superiore a tale soglia, presentano caratteristiche tali da rendere ragionevole l'applicazione di modalità regolatorie più snelle. In tale prospettiva, l'innalzamento della soglia consente di rafforzare il principio di proporzionalità, assicurando un equo bilanciamento tra costi e benefici della regolazione e favorendo, al contempo, l'economicità e l'efficacia dell'azione amministrativa. La soluzione prospettata dall'Autorità appare dunque idonea a conseguire una più efficiente allocazione delle risorse dei Gestori aeroportuali, degli Utenti e della stessa Autorità, senza incidere sui principi sostanziali posti a presidio di una corretta determinazione dei diritti aeroportuali.
2	Misura 2, punto 1, lett. b)	<i>"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); (...)"</i>	n/a	

#	Misura	Citazione del testo da integrare/modificare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione
				L'Associazione, infatti, ritiene da sempre che la complessità degli adempimenti, degli obblighi informativi e delle attività istruttorie richiesti nell'ambito del procedimento volto alla definizione dei diritti aeroportuali debba essere commisurata alle specificità del singolo scalo, evitando che aeroporti di dimensioni minori, con un potere di mercato evidentemente contenuto, siano assoggettati a oneri regolatori non giustificati dai relativi benefici. Assaeroporti, pertanto, anche in ragione del numero (limitato) di scali che, allo stato, ricadono nella fascia compresa tra 1 e 5 milioni di passeggeri, ritiene che l'intervento posto in consultazione costituisca un positivo sviluppo di un orientamento già auspicato in precedenza.
3	Misura 2, punto 3, lett. b)	<i>"Ai fini della classificazione di cui al punto 1: (...)</i> <i>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."</i>	n/a	La proposta dell'Autorità di riconoscere ai Gestori la possibilità di (continuare ad) avvalersi del Modello A anche qualora dovessero rientrare nella nuova soglia di applicabilità del Modello B, si ritiene costituisca un utile strumento di flessibilità organizzativa. Tale facoltà, infatti, consente l'individuazione del regime maggiormente coerente con le caratteristiche del singolo scalo, soprattutto nei casi in cui le Società di gestione abbiano già strutturato i propri processi interni e la propria organizzazione tariffaria secondo il Modello precedentemente applicabile.
4	Misura 5, punto 4	"Fermo restando quanto previsto nella Parte IV, tutti gli aeroporti oggetto di un unico Atto concessorio di affidamento in	n/a	Nel rispetto del principio di non discriminazione tra Gestori con traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri, l'ART intende superare l'automatismo in base al quale tutti gli aeroporti ricompresi in un unico

#	Misura	Citazione del testo da integrare/modificare	Inserimento del testo eventualmente modificato/integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione
		gestione oppure aventi lo stesso gestore assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico." Abrogato		atto concessorio o gestiti dalla medesima Società debbano applicare il Modello corrispondente all'aeroporto con il maggiore volume di traffico. Anche sotto questo profilo, Assaeroporti accoglie positivamente la proposta dell'ART, ritenendo che la scelta del Modello tariffario da adottare debba tener conto delle specifiche caratteristiche e del contesto in cui operano i singoli aeroporti. La mera appartenenza a un medesimo atto concessorio o la gestione di più scali da parte dello stesso soggetto non implica necessariamente identità delle caratteristiche economiche, infrastrutturali, operative e di mercato degli scali interessati.