ASSAEROPORTI

Contributo ASSAEROPORTI
alla proposta di *Call for Input*
"La valutazione di impatto generazionale e la regolazione dei settori di competenza dell'ART"
di cui alla Delibera n. 181/2026

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

Assaeroporti accoglie con interesse l'iniziativa dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti volta ad approfondire l'opportunità di integrare la Valutazione di Impatto Generazionale (VIG) nei propri processi decisionali. In linea generale, infatti, si condivide l'utilità di un rafforzamento della capacità della regolazione di considerare gli effetti di medio-lungo periodo delle decisioni assunte, anche in relazione alla distribuzione intergenerazionale e transgenerazionale dei costi e dei benefici.

Tale esigenza può assumere particolare rilievo in settori, come quello aeroportuale, caratterizzati da elevata intensità di capitale, investimenti con orizzonti pluriennali e rilevanti interdipendenze tra sviluppo infrastrutturale, accessibilità e connettività territoriale, qualità dei servizi, sostenibilità ambientale e sviluppo sociale.

Nel contesto descritto, si ritiene che una VIG correttamente integrata nell'Analisi di Impatto della Regolazione (AIR) possa rappresentare uno strumento di miglioramento della qualità della regolazione orientata al lungo periodo, in grado di contribuire a conciliare tutela degli utenti, sostenibilità economico-finanziaria delle infrastrutture, transizione ambientale e inclusione sociale.

Tale funzione, tuttavia, come già rilevato dall'Autorità nell'Allegato A alla Delibera 181/2026, dovrebbe essere svolta attribuendo alla VIG "*natura conoscitiva e di supporto alla qualità della regolazione*", sulla base di criteri di significatività e proporzionalità e di metodologie trasparenti, dati verificabili e standard qualitativi idonei ad assicurare la robustezza delle analisi, l'affidabilità dei risultati e la loro effettiva utilità ai fini delle decisioni regolatorie.

In questa prospettiva, appare condivisibile l'ipotesi prospettata dall'ART di circoscrivere – almeno in una fase iniziale – l'applicazione della VIG agli interventi per i quali risultino maggiormente evidenti potenziali effetti sulle future generazioni, in ragione della rilevanza e della durata delle conseguenze attese. La VIG potrebbe così configurarsi come un'estensione dell'AIR, rivolgendo specifica attenzione agli effetti della regolazione sulle disuguaglianze intergenerazionali e intragenerazionali, anche attraverso l'ampliamento, ove necessario, degli indicatori considerati e l'adozione di orizzonti temporali coerenti con la tipologia degli interventi esaminati.

A tal fine, si rappresenta sin d'ora l'importanza di valorizzare le informazioni e i sistemi di monitoraggio già disponibili, limitando la richiesta di nuovi dati ai casi in cui essi risultino effettivamente necessari per migliorare la qualità della valutazione.

Questi profili assumono particolare rilevanza nel settore aeroportuale, nel quale i processi di pianificazione, approvazione, finanziamento e realizzazione degli interventi infrastrutturali coinvolgono una pluralità di amministrazioni (ENAC, Ministeri competenti e così via) e dove sono già in essere numerosi adempimenti normativi e conseguenti obblighi comunicativi a carico dei gestori dell'infrastruttura. Si ritiene pertanto importante che la VIG, ove adottata, sia calibrata sulla natura e sugli effetti delle misure riconducibili all'ambito di intervento dell'Autorità, contribuendo a rendere più esplicite e verificabili le conseguenze di medio-lungo periodo delle decisioni regolatorie e favorendo, ove opportuno, il raccordo con i pertinenti strumenti di pianificazione e valutazione già previsti nell'ordinamento. Impostazione, questa, che consentirebbe di valorizzare il contributo della VIG alla qualità della regolazione, assicurando al contempo coerenza con il quadro istituzionale e con la ripartizione delle competenze tra i diversi soggetti coinvolti.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

In tale contesto, l'Associazione auspica che l'eventuale introduzione della VIG avvenga non solo in maniera graduale, ma anche attraverso un percorso sperimentale condiviso fondato sulla proporzionalità e sulla trasparenza metodologica, che preveda una ulteriore fase di coinvolgimento degli *stakeholder* nella definizione degli indicatori, nella verifica della disponibilità dei dati e nella valutazione dei risultati della fase di sperimentazione iniziale. Un simile percorso, infatti, consentirebbe di verificarne progressivamente l'effettiva utilità, contenere gli oneri amministrativi e assicurare che la VIG costituisca un supporto concreto alle decisioni regolatorie, in coerenza con le specificità dei diversi settori di competenza dell'Autorità.

* * *

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

Call for input

N°	OSSERVAZIONI
1	***In relazione alla individuazione della nozione di "future generazioni", quale si ritiene sia l'orizzonte temporale da prendere in considerazione?***
	L'orizzonte temporale della VIG dovrebbe essere commisurato alla natura dell'atto di regolazione, alla durata dei suoi effetti e al ciclo di vita degli investimenti e degli *asset* considerati. L'adozione di un unico orizzonte temporale per tutti i procedimenti rischierebbe infatti di non cogliere adeguatamente le specificità dei singoli comparti interessati e le conseguenze di lungo periodo delle decisioni regolatorie, con concreti effetti sullo sviluppo delle infrastrutture. Tale esigenza assume particolare rilievo nel settore aeroportuale, caratterizzato da investimenti infrastrutturali con orizzonti pluriennali e da processi di pianificazione che, secondo gli standard ICAO di *master planning* (Doc 9184), possono estendersi su periodi indicativamente compresi tra 10 e 20 anni, con aggiornamenti periodici in funzione dell'evoluzione delle condizioni economiche, operative e ambientali. La stessa regolazione tariffaria aeroportuale adottata dall'ART riconosce la dimensione temporale degli investimenti, attraverso meccanismi relativi al recupero dei costi, all'ammortamento e alla remunerazione del capitale investito. La VIG potrebbe pertanto valorizzare tali elementi per valutare se le metodologie regolatorie adottate assicurino un'equilibrata distribuzione nel tempo degli oneri e dei benefici, evitando sia il trasferimento ingiustificato dei costi sugli utenti futuri sia meccanismi tesi a scoraggiare gli investimenti, come noto componenti essenziali per garantire adeguati livelli di servizio nel lungo periodo. In termini di contesto, un possibile riferimento potrebbe essere costituito dall'orizzonte temporale della proposta di nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti 2026-2035 che, di fatto, già incorpora i principi sottesi alla VIG. Il Piano, infatti, quale documento di indirizzo politico e tecnico di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, si prefigge lo scopo di "*potenziare la competitività del sistema economico nazionale, soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, realizzare la transizione sia ecologica - sostenibile socialmente e in termini economici e industriali - che digitale del settore, aumentando altresì l'accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori e riducendo le attuali disuguaglianze*", sulla base di un arco temporale pari a circa 10 anni. In merito all'opportunità di valutare orizzonti di più lungo termine, ulteriore riferimento potrebbe essere costituito dall'importante *deadline* al 2050 fissata a livello comunitario per il

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	raggiungimento dei *target* di decarbonizzazione, in linea dunque con gli obiettivi climatici dell'UE e con l'Accordo di Parigi, traguardando un risultato che oggi presenta un orizzonte temporale di circa 25 anni. In ogni caso, la valutazione dovrebbe concentrarsi su come la specifica misura regolatoria possa incidere nel tempo su costi, investimenti, qualità e accessibilità dei servizi, anche prevedendo analisi di sensibilità e distinguendo gli effetti plausibilmente riconducibili alla misura da quelli che dipendono da altri fattori quali, a titolo esemplificativo, l'andamento della domanda, l'evoluzione tecnologica, il quadro normativo e il contesto sociopolitico di riferimento. In conclusione, la scelta dell'orizzonte temporale dovrebbe essere guidata non soltanto dalla durata degli investimenti infrastrutturali, ma soprattutto dalla persistenza degli effetti della decisione regolatoria. In particolare, occorrerebbe verificare se le scelte attuali in termini di riconoscimento dei costi e di remunerazione del capitale possano produrre conseguenze che si estendono anche oltre il singolo periodo tariffario, incidendo sull'equilibrio tra oneri sopportati dagli utenti attuali e benefici disponibili per quelli futuri.
2	***In relazione a quanto illustrato §1, si chiedono osservazioni in merito alla inclusione nelle "future generazioni" anche della fascia dei c.d. young adults***
	L'assenza di una definizione univoca di "future generazioni" pone l'ART nella condizione di valutare l'opportunità di includervi o meno anche la fascia dei cd. *young adults*, convenzionalmente individuata nelle persone di età compresa tra 30 e 34 anni. In proposito, in un'ottica di propensione all'analisi delle esigenze delle nuove generazioni e considerata l'evoluzione della mobilità di tale categoria di giovani – impattati dalle nuove tecnologie ma anche da un'accresciuta "*sensibilità green*" – si ritiene che la nozione di "future generazioni" dovrebbe includere i *young adults.* La loro inclusione, infatti, può risultare utile per valutare gli effetti delle decisioni regolatorie su una componente della popolazione che oggi fruisce dei servizi di trasporto e che potrà essere esposta, per un periodo significativo della propria vita agli effetti delle decisioni regolatorie assunte nel presente. Tale inclusione non dovrebbe tuttavia esaurire la nozione di future generazioni che, comprendendo anche soggetti non ancora nati, richiede strumenti di valutazione prospettica non limitati alla consultazione delle fasce anagrafiche attualmente rappresentate. Ai fini della VIG, appare preferibile non ricondurre la valutazione intergenerazionale alla sola individuazione di specifiche fasce anagrafiche della popolazione, bensì considerare come gli effetti delle misure regolatorie si distribuiscano tra utenti attuali e futuri, tenendo conto dell'evoluzione dei bisogni di mobilità, dell'accessibilità economica dei servizi e della qualità ed efficienza delle infrastrutture nel tempo. Nel settore aeroportuale potrebbero essere rilevanti gli effetti distributivi correlati all'accessibilità economica e territoriale, alla qualità e fruibilità dei servizi o alla connettività e alla possibilità di utilizzare informazioni e servizi digitali.
3	***Si ritiene che le PMR dovrebbero essere oggetto di specifica attenzione nell'ambito della VIG; si chiedono osservazioni in proposito, in particolare sulle relative modalità.***
	L'Associazione condivide pienamente l'esigenza di attribuire specifica attenzione alle persone a mobilità ridotta (PMR), riconoscendo nell'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi di trasporto – aeroportuali e non – un elemento essenziale per la mobilità dei cittadini.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	La necessità di garantire la fruibilità del sistema dei trasporti nel lungo periodo, inoltre, interessa una platea di utenti crescente, anche in relazione al contesto demografico attuale e prospettico, che rafforza l'importanza di valutare la capacità delle infrastrutture di rispondere all'evoluzione dei bisogni degli utenti. Le proiezioni demografiche costituiscono, in questo senso, un elemento di contesto utile a valutare la persistenza e l'evoluzione della domanda di servizi accessibili. Secondo le previsioni ISTAT con base 1° gennaio 2025,[1] la popolazione residente in Italia potrebbe passare dagli attuali 58,9 milioni circa a 55 milioni nel 2050, mentre l'età media aumenterebbe da 46,9 a oltre 51 anni. Queste tendenze, pur caratterizzate da un grado di incertezza, evidenziano l'importanza di considerare l'accessibilità quale componente strutturale della pianificazione e dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto. In tale contesto, si rappresenta come nel solo panorama aeroportuale italiano, che nel 2025 ha raggiunto i 230 milioni di viaggatori, le rilevazioni dei gestori aeroportuali evidenziano negli ultimi anni un *trend* di crescita delle assistenze erogate ai passeggeri PMR costantemente e significativamente superiore al tasso di incremento del traffico passeggeri complessivo. Nel settore aereo, la rilevanza del tema è confermata dalla presenza di un quadro normativo europeo specificamente dedicato alla tutela delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta. In particolare, il Regolamento (CE) n. 1107/2006 tutela i diritti dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità in tutti gli aeroporti dell'Unione europea, al fine di garantire la piena accessibilità al trasporto aereo e un servizio di assistenza adeguato alle esigenze del passeggero, gratuito e senza discriminazioni. In attuazione di tale quadro e sotto la vigilanza dell'ENAC – quale Organismo Nazionale Responsabile dell'applicazione del citato Regolamento CE – i gestori aeroportuali organizzano servizi e procedure dedicati alle diverse fasi del viaggio, che comprendono l'accoglienza del passeggero, gli spostamenti all'interno dell'aerostazione, le operazioni di accettazione, i controlli di sicurezza e di frontiera, l'imbarco, lo sbarco e il raggiungimento delle aree di ritiro bagagli e dei punti di uscita dall'aeroporto. L'efficacia di tali servizi, evidentemente, dipende non soltanto dalla disponibilità dell'assistenza, ma anche dall'accessibilità degli spazi, dall'adeguatezza delle dotazioni infrastrutturali, dalla qualità dell'informazione e dalla capacità di coordinamento tra i soggetti coinvolti. Assumono in tal senso rilievo gli strumenti di monitoraggio della qualità già previsti dalla normativa europea e nazionale applicabile (in particolare il Regolamento ENAC "La qualità dei servizi nel trasporto aereo: monitoraggio della qualità negli aeroporti e Carte dei Servizi di gestori aeroportuali e vettori" e la Circolare ENAC GEN-02, che recepiscono gli standard internazionali dell'ECAC Doc 30). Le Carte dei Servizi dei gestori aeroportuali definiscono annualmente gli standard qualitativi dei servizi offerti, sulla base dei parametri di riferimento stabiliti nell'ambito della regolazione di settore. Per i servizi destinati alle PMR, tali strumenti consentono di monitorare, tra gli altri aspetti, la tempestività e l'efficienza dell'assistenza, la qualità della comunicazione con i passeggeri e il livello di fruibilità e comfort degli ambienti aeroportuali. Il monitoraggio dei risultati e la definizione di obiettivi annuali di qualità costituiscono inoltre strumenti già pienamente operativi e funzionali al miglioramento continuo delle prestazioni. In tale prospettiva, si propone di: • valorizzare le iniziative già attuate nei diversi comparti del trasporto, tenendo conto delle rispettive caratteristiche e dei quadri normativi applicabili;

[1] https://www.istat.it/comunicato-stampa/previsioni-della-popolazione-residente-delle-famiglie-e-delle-forze-di-lavoro-base-1-1-2025/

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	• utilizzare gli indicatori di qualità già disponibili e periodicamente rendicontati dagli operatori; • evitare l'introduzione di nuovi obblighi informativi che risultino duplicativi rispetto ai sistemi di monitoraggio e rendicontazione già in essere, privilegiando, ove necessario, l'integrazione e l'armonizzazione delle informazioni disponibili; • promuovere gli investimenti finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali, al miglioramento dell'accessibilità e alla qualità complessiva dell'esperienza di viaggio. La VIG, in sintesi, dovrebbe verificare se le metodologie e le misure di regolazione economica favoriscano la realizzazione di interventi efficienti, durevoli e adeguati all'evoluzione dei bisogni degli utenti e, più in generale, degli investimenti necessari a migliorare l'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi di trasporto; al contempo, la valutazione dovrebbe consentire di evitare che esigenze di contenimento dei costi nel breve periodo determino un peggioramento delle condizioni di fruibilità delle infrastrutture e dei servizi di trasporto per gli utenti futuri.
4	***In tema di sostenibilità ambientale, si chiedono osservazioni sulla definizione di cui al §2.1 e di segnalare quali ambiti/settori di regolazione di competenza ART si ritengono maggiormente suscettibili di avere un impatto sulle future generazioni.***
	La definizione di sostenibilità ambientale di cui al paragrafo 2.1 appare coerente con i principi fondamentali della mobilità sostenibile, secondo i criteri dettati dalla Commissione Europea e dall'ONU e, dunque, riconosciuti a livello internazionale. Ai fini della valutazione degli ambiti e settori di regolazione di competenza ART ritenuti maggiormente suscettibili di produrre un impatto sulle future generazioni, si ritiene tuttavia importante rappresentare come, in linea generale, l'analisi degli impatti ambientali non possa prescindere dagli effetti che ciascun servizio di mobilità genera lungo l'intero ciclo di vita, secondo l'approccio denominato *Life Cycle Assessment* (LCA) – che considera non solo le emissioni prodotte durante l'operatività delle infrastrutture considerate e/o il "viaggio", ma anche quelle generate per la produzione di energia e/o carburante, per la fabbricazione dei mezzi o per la realizzazione delle stesse infrastrutture. Qualsiasi valutazione, inoltre, dovrebbe essere proporzionata alla misura regolatoria e allo specifico settore di riferimento e tenere in considerazione le caratteristiche morfologiche e orografiche dei territori, la densità demografica e la disponibilità di infrastrutture di trasporto in grado di assicurare adeguati livelli di mobilità, evitando confronti non omogenei tra modalità caratterizzate da differenti condizioni operative e infrastrutturali. Nel contesto aeroportuale, al precipuo scopo di assicurare la sostenibilità ambientale del comparto, le società di gestione hanno avviato da tempo la realizzazione di interventi di efficientamento energetico, produzione di energia da fonti rinnovabili, elettrificazione dei mezzi operativi, installazione di sistemi di alimentazione elettrica degli aeromobili in sosta, riduzione, riuso e riciclo dei rifiuti, così come l'adozione di procedure e di interventi di mitigazione dell'impatto acustico. Tutto ciò, in linea con gli obiettivi e con la regolamentazione europea e nazionale vigente, oltre che nel rispetto degli standard e delle raccomandazioni ICAO proprie del settore aereo. I suddetti interventi si inseriscono, evidentemente, in un più ampio percorso di decarbonizzazione del comparto, che richiede il coinvolgimento coordinato di gestori aeroportuali, compagnie aeree, operatori e utenti, oltre che il supporto delle Amministrazioni competenti. In questo contesto, si collocano anche l'adesione degli scali a programmi volontari

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	di certificazione, quali l'*Airport Carbon Accreditation* (ACA), e gli impegni del settore per il raggiungimento della neutralità climatica al più tardi al 2050. In un'ottica intergenerazionale, la VIG dovrebbe concentrarsi sugli ambiti regolatori nei quali le decisioni assunte nel presente possono incidere in modo significativo sulle prestazioni ambientali, sulla resilienza delle infrastrutture e sulla disponibilità futura dei servizi di trasporto. In ragione del fatto che la regolazione economica rappresenta una concreta leva per favorire, secondo valutazioni di efficacia e proporzionalità, interventi vocati alla sostenibilità delle infrastrutture, contribuendo a orientare gli investimenti verso soluzioni capaci di ridurre le emissioni nel lungo periodo, l'analisi dovrebbe valutare se i meccanismi di riconoscimento tariffario: • incentivino adeguatamente gli interventi necessari a garantire la transizione *green* e la resilienza delle infrastrutture aeroportuali; • supportino e promuovano un'adeguata pianificazione della capacità aeroportuale, coerente con la domanda di traffico futura, considerato che un'infrastrutturazione insufficiente può determinare congestione, inefficienze operative, con ripercussioni su qualità del servizio e prestazioni ambientali; • promuovano le iniziative di sviluppo dell'intermodalità, quale ulteriore fattore che contribuisce ai livelli di qualità del servizio e alla tutela ambientale, favorendo soluzioni di mobilità complessivamente più efficienti. A tal fine, nei settori in cui il ruolo di valutazione e approvazione degli investimenti e dei piani di sviluppo competono ad altre Amministrazioni, si rende opportuno far leva sulle sinergie con tali altri soggetti istituzionali, anche in virtù del loro ruolo di "garanti" dello sviluppo infrastrutturale. Infine, con riferimento agli indicatori a supporto della valutazione e considerate le specificità dei singoli contesti, si suggerisce l'utilizzo di perimetri di rendicontazione e di metodologie consolidate nei rispettivi settori. Tale approccio consentirebbe di assicurare coerenza metodologica, confrontabilità dei risultati e contenimento degli oneri amministrativi, evitando duplicazioni di dati e sistemi di monitoraggio. La VIG dovrebbe infine integrare la dimensione ambientale con quella infrastrutturale ed economica, valutando in che modo le scelte regolatorie attuali possano contribuire a garantire, anche per le generazioni future, infrastrutture aeroportuali sicure, efficienti, resilienti e coerenti con gli obiettivi climatici applicabili.
5	***In tema di sostenibilità economica, si chiedono osservazioni sulla definizione di cui al §2.2 e di segnalare quali ambiti/settori di regolazione di competenza ART si ritengono maggiormente suscettibili di avere un impatto sulle future generazioni***
	In relazione al concetto di sostenibilità economica in un'ottica intergenerazionale, la definizione proposta potrebbe essere integrata facendo esplicito riferimento alla capacità delle decisioni regolatorie di assicurare nel tempo l'equilibrio tra costi sostenuti dagli utenti, benefici derivanti dagli investimenti e adeguatezza dei livelli di servizio. In altre parole, come osservato in riferimento alla sostenibilità ambientale, la VIG dovrebbe valutare se le misure di regolazione sono in grado di supportare gli investimenti e favorire la realizzazione degli interventi previsti nell'ambito degli strumenti di pianificazione, affinché gli oneri e le eventuali inefficienze attuali non pregiudichino i livelli di servizio e di efficienza delle infrastrutture per le future generazioni.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	In tal senso, si ritiene funzionale applicare la VIG ai soli atti di metodologia e/o regolazione di settore (come, ad esempio, la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali) e non ad altri procedimenti o valutazioni di conformità, anche al fine di contenere gli oneri amministrativi e istruttori. Con riferimento alla sostenibilità economica, nel settore aeroportuale gli ambiti più rilevanti comprendono: • la metodologia di determinazione tariffaria e il riconoscimento dei costi; • il WACC e i meccanismi di remunerazione incrementale; • i criteri di ammortamento e il recupero delle poste figurative su più periodi tariffari. Con specifico riferimento al contesto aeroportuale, giova richiamare il ruolo dell'ENAC nella valutazione e approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan), del conseguente Piano quadriennale degli interventi proposto dal gestore nell'ambito dei Contratti di Programma e del relativo Piano Economico-Finanziario, rispetto ai quali l'Ente è chiamato ad espletare anche valutazioni sull'utilità, strategicità e sostenibilità degli investimenti. In linea generale, dunque, ai fini dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa, si ritiene che in contesti ove vi siano specifiche Amministrazioni o altre Autorità deputate alla verifica e all'approvazione degli investimenti e relativa attività di monitoraggio, così come già richiamato dall'ART nel proprio documento di *call for input*, sarebbe opportuno far leva sulla sinergia tra l'Autorità e tali altre Amministrazioni/soggetti. In un'ottica intergenerazionale, infine, la sostenibilità economica della regolazione dovrebbe considerare gli effetti che le scelte regolatorie possono produrre sulla capacità dei gestori di finanziare e realizzare gli investimenti previsti dagli strumenti di programmazione approvati, nonché sulla disponibilità futura di infrastrutture adeguate. In tale prospettiva, come osservato nella risposta al quesito n. 3, la VIG dovrebbe anche considerare esplicitamente il rischio che un'eccessiva attenzione alla riduzione dei costi per gli utenti attuali determini il rinvio o la rinuncia a determinati investimenti, trasferendo maggiori oneri economici e una riduzione della qualità del servizio alle future generazioni. A tale riguardo, appare utile richiamare il recente studio "*Drivers of airfares and impacts on consumer outcomes*", commissionato da ACI EUROPE a Oxera,[2] che evidenzia come fattori quali la concorrenza tra compagnie aeree e la disponibilità di capacità aeroportuale incidono in misura ben più significativa nella determinazione del costo dei biglietti aerei rispetto alle variazioni nel livello dei diritti aeroportuali. Dall'analisi dei dati di quasi 6.000 rotte europee, emerge che a fronte di un incremento del 10% di ciascuno di questi tre fattori, i diritti aeroportuali hanno l'impatto minore sui biglietti aerei, pari al +0,35%, mentre la congestione aeroportuale li fa aumentare dello 0,93% e la concentrazione delle compagnie aeree dell'1,06% Lo studio, infine, sottolinea il ruolo chiave delle tariffe aeroportuali nel finanziare gli investimenti necessari ad adeguare la capacità infrastrutturale, migliorare la resilienza e la qualità dei servizi e sostenere la connettività nel lungo periodo. Tali evidenze rafforzano l'opportunità che la valutazione di sostenibilità economica intergenerazionale non si limiti agli effetti tariffari di breve periodo, ma consideri anche i benefici attesi dagli investimenti e le

[2] *Drivers of airfares and impacts on consumer outcomes*, OXERA.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	conseguenze di eventuali vincoli alla loro realizzazione sulla capacità delle infrastrutture di rispondere alle esigenze future.
6	***In tema di sostenibilità sociale, si chiedono osservazioni sulla definizione di cui al § 2.3 e di segnalare quali ambiti/settori di regolazione di competenza ART si ritengono maggiormente suscettibili di produrre un impatto sulle future generazioni.***
	Con riferimento alla definizione di sostenibilità sociale, si condivide l'opportunità di considerare i profili di accessibilità territoriale, inclusione, qualità e continuità del servizio e tutela delle categorie vulnerabili. Fermo quanto già osservato con riferimento alla *call for input* n. 3 sulle PMR, si ritiene opportuno che tali principi vengano declinati tenendo conto delle specificità del singolo comparto considerato. Con riferimento al settore aeroportuale, si segnalano i seguenti ambiti di impatto: • accessibilità territoriale di lungo periodo, soprattutto per gli aeroporti minori e per i territori che dipendono dalla loro continuità operativa; • accessibilità dei servizi di trasporto per le categorie vulnerabili, soprattutto con riferimento alle PMR; • qualità e continuità del servizio; • adeguatezza dei livelli di connettività; • equità nella distribuzione temporale dei costi e dei benefici. Un ulteriore profilo rilevante in termini di sostenibilità sociale nei trasporti è rappresentato dall'occupazione, in quanto elemento fondamentale per il benessere delle persone, l'equità e la qualità della vita. In tale prospettiva, il sistema aeroportuale svolge un ruolo importante che va oltre l'occupazione direttamente generata dalle attività svolte negli scali, estendendosi alle filiere di fornitura e alle ricadute economiche correlate alla connettività aerea. Da studi di settore emerge che per ogni milione in più di unità trasportate vi siano 552 nuovi lavoratori in ambito aeroportuale e 6.105 nuovi occupati a livello nazionale e che un aumento del 10% del grado di connettività aerea diretta determini una crescita dell'1,6% dell'occupazione.[3] La VIG, pertanto, dovrebbe considerare anche fattori quali la capacità del settore di assicurare i livelli occupazionale, la dimensione e il bacino di utenza delle infrastrutture, la stagionalità della domanda, le alternative di trasporto disponibili e la funzione territoriale delle infrastrutture, evitando di assumere che le diverse modalità di trasporto presentino profili di impatto omogenei. La valutazione degli impatti sociali dovrebbe privilegiare gli aspetti sui quali le decisioni regolatorie possono esercitare un'influenza concreta e verificabile, quali le condizioni economiche di accesso ai servizi, gli incentivi al miglioramento della qualità, la continuità dei servizi e gli effetti di lungo periodo sulla fruibilità delle infrastrutture. Infine, anche gli impatti sulla connettività territoriale dovrebbero essere considerati nella misura in cui siano ragionevolmente riconducibili alle decisioni regolatorie dell'ART.
7	***Con riferimento al §3, si chiedono osservazioni sulle modalità di implementazione della VIG, ed in particolare in che modo potrebbe delinearsi un "approccio graduale e progressivo" di introduzione della stessa.***

[3] *Benefits of Airports & Air Connectivity*, SEO Amsterdam Economics; *Aeroporti e sviluppo dei territori: impatto su PIL e occupazione*, Nomisma.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	Si ritiene essenziale che l'eventuale introduzione della VIG avvenga, come prospettato, in modo sperimentale, graduale e proporzionato, in funzione della rilevanza degli effetti di lungo periodo associati agli atti regolatori. A tal fine, l'Autorità potrebbe adottare un percorso basato su 3 fasi: 1. Avvio di un progetto pilota, che preveda l'applicazione sperimentale della VIG a un numero limitato di procedimenti, selezionati *ad hoc*, privilegiando quelli con effetti maggiormente significativi e misurabili nel tempo; 2. Analisi e affinamento dei risultati, incentrati sulle evidenze della sperimentazione, sulla raccolta dei riscontri da parte degli operatori e sulla eventuale necessità di revisione della metodologia e della check-list in funzione delle criticità emerse; 3. Approccio estensivo, a valle delle precedenti due fasi e all'esito positivo delle valutazioni di cui al punto 2., preveda l'estensione della VIG ai procedimenti di regolazione avviati dall'ART in grado di produrre effetti generazionali significativi (escludendo o semplificando gli adempimenti per attività routinarie, monitoraggi annuali, verifiche di conformità). In tutte le fasi, la VIG dovrebbe essere integrata nell'AIR già esistente e non configurarsi come valutazione autonoma e da formalizzare in un documento a sé stante, anche al fine di contenere i tempi istruttori e gli oneri amministrativi. Nell'ambito di tale processo, si ritiene importante il coinvolgimento degli operatori nella definizione degli indicatori a supporto della valutazione e nella verifica della loro concreta disponibilità. Con riferimento alla fase di sperimentazione, si rappresenta come la stessa dovrebbe prevedere una valutazione degli oneri istruttori, dei tempi di applicazione e dell'utilità concreta dei risultati prima di qualsiasi estensione dello strumento.
8	***Si chiedono osservazioni con riferimento alla "check list" di cui al §3.***
	Le domande elencate nel documento di consultazione rappresentano senza dubbio alcuni degli aspetti chiave da considerare ai fini dell'individuazione degli interventi più impattanti sulle future generazioni. La scrivente Associazione, peraltro, concorda sull'opportunità di avvalersi di una *check-list* semplice e proporzionata, in grado di agevolare l'identificazione degli interventi regolatori da sottoporre a valutazione. Ciò premesso, alla luce delle riflessioni finora condotte, possibili ulteriori domande da inserire nella *check list* potrebbero essere: • Gli effetti della misura sono destinati a protrarsi nel tempo o presentano caratteristiche di irreversibilità tali da incidere sulle possibilità di scelta delle generazioni future? • Gli effetti potenzialmente rilevanti sono plausibilmente riconducibili alla misura regolatoria dell'ART, distinguendoli da quelli dipendenti da fattori esterni o da decisioni di altri soggetti istituzionali? • Sono disponibili dati e indicatori adeguati a valutare gli effetti attesi e, ove necessario, a monitorarli nel tempo, valorizzando prioritariamente le informazioni già esistenti? La check-list dovrebbe in sostanza consentire una prima valutazione di carattere qualitativo e determinare quando sia necessario procedere a un'analisi più approfondita. In tale contesto, si propone altresì di prevedere un criterio di proporzionalità esplicito, in base al quale solo gli atti che superano una soglia di rilevanza predefinita dovrebbero essere assoggettati a VIG (per gli altri, potrebbe essere sufficiente una motivazione sintetica circa l'assenza di impatti intergenerazionali significativi).

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
	Per quei settori per i quali esistono già strumenti di pianificazione o di monitoraggio non solo degli investimenti ma anche della qualità del servizio o della tutela ambientale, prevedere un esplicito riferimento a tali strumenti, evitando analisi da condurre *ex novo* o duplicate rispetto ad attività già espletate. La check list dovrebbe in ogni caso essere oggetto di test nel corso della fase sperimentale del procedimento.
9	***Anche con riferimento alle metodologie riportate nel §1, si chiedono osservazioni sul relativo impiego da parte dell'Autorità per la stima degli impatti di natura ambientale, economica e sociale sulle future generazioni.***
	Si ritiene opportuno adottare una metodologia pragmatica e progressiva, coerente con i dati e le informazioni già disponibili, soprattutto nei settori in cui esistono già strumenti di valutazione e di monitoraggio consolidati. In una prima fase, l'analisi potrebbe basarsi su: • valutazioni qualitative strutturate; • analisi di scenario, compresi scenari favorevoli e sfavorevoli; • confronto tra alternative regolatorie; • analisi costi-benefici che includano, ove quantificabili, le esternalità ambientali e sociali di lungo periodo; • analisi di sensibilità rispetto alle principali variabili economiche, ambientali, sociali e di domanda. Più in generale, si rappresenta come la valutazione dovrebbe prendere le mosse dall'AIR, valorizzando le metodologie di analisi costi-benefici, l'analisi multicriterio, gli scenari alternativi, le analisi di sensibilità e, ove opportuno, gli strumenti di valutazione del ciclo di vita. Per la dimensione ambientale si potrebbero utilizzare indicatori relativi alle emissioni di CO_2 o ai consumi energetici, in linea con le prassi già da tempo adottate nei rispettivi settori, assicurando coerenza con il perimetro dell'intervento regolatorio e tenendo in debita considerazione gli impatti, anche di natura economica, delle misure previste. Giova in tal senso richiamare non solo l'opportunità di fare riferimento all'approccio di *Life Cycle Assessment* (v. risposta a quesito n. 4), ma anche l'esigenza di tener conto degli ingenti investimenti necessari per promuovere la transizione *green* delle infrastrutture: nel solo settore aeroportuale, sulla base degli interventi pianificati/in corso e considerando una vita utile degli investimenti pari a 20 anni, si stima un costo pari a circa 649 € per tonnellata di CO_2 risparmiata.[4] Per la dimensione economica, l'analisi dovrebbe considerare i flussi di investimento, i costi di esercizio e manutenzione, la vita utile delle opere e i possibili effetti di rinvio o mancata realizzazione degli investimenti. Per la dimensione sociale, si potrebbero utilizzare indicatori relativi all'accessibilità delle infrastrutture e alla qualità dei servizi, così come ai posti di lavoro, all'accessibilità dei territori, alle opportunità di sviluppo delle comunità circostanti l'infrastruttura o all'impatto culturale. La metodologia dovrebbe in ogni caso essere in grado di distinguere gli effetti attribuibili alla misura regolatoria dagli effetti dipendenti da fattori esterni, quali andamento della domanda, prezzi energetici, evoluzione tecnologica e scelte di altri soggetti della filiera.

[4] *Il ruolo e il contributo degli aeroporti alla transizione green e digitale del trasporto aereo*, ITSM – Università degli Studi di Bergamo.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)

N°	OSSERVAZIONI
10	***Con riferimento alla costruzione della base dati sulla quale sviluppare la VIG nei diversi impatti sulle tre dimensioni di sostenibilità, si chiedono osservazioni sui meccanismi di monitoraggio ritenuti più adeguati.***
	La costruzione della base dati per la VIG dovrebbe avvenire prioritariamente attraverso la valorizzazione delle fonti informative e dei dati già disponibili in ciascun settore di riferimento. Per quanto concerne il settore aeroportuale, si individuano in particolare: • dati di contabilità regolatoria e dati di monitoraggio annuale; • dati di traffico utilizzati nella pianificazione aeroportuale; • informazioni contenute nei piani di investimento; • dati ambientali già rendicontati nell'ambito dei sistemi applicabili (es. ACA); • dati relativi alla qualità del servizio e all'accessibilità delle PMR già raccolti per le attività di vigilanza. Si propone inoltre l'utilizzo di un insieme limitato di KPI, con cadenza di aggiornamento coerente con i cicli tariffari e di programmazione già esistenti. Come precedentemente accennato, si rappresenta altresì l'opportunità di coinvolgere gli operatori nella validazione tecnica degli indicatori, per garantirne comparabilità, significatività e sostenibilità. Gli indicatori della VIG dovrebbero essere selezionati in funzione della loro capacità di rappresentare gli effetti delle decisioni regolatorie, evitando di assumere come misura dell'efficacia dell'intervento art variabili che dipendono prevalentemente da fattori esterni. La base informativa dovrebbe pertanto distinguere tra indicatori di contesto, indicatori direttamente collegati alla misura regolatoria e indicatori di risultato osservabili nel tempo.
11	***Si chiedono osservazioni sulle modalità volte a consentire il maggior coinvolgimento possibile delle "future generazioni" nei processi di consultazione dell'Autorità***
	Si condivide l'opportunità di prevedere un coinvolgimento diretto delle future generazioni nei processi di consultazione dell'Autorità, soprattutto quando le decisioni possono produrre effetti rilevanti nel medio-lungo periodo. In tal senso, potrebbe essere utile integrare le modalità di consultazione già utilizzate dall'Autorità con strumenti accessibili alle fasce più giovani tra cui, a titolo esemplificativo, questionari digitali, consultazioni mirate, audizioni tematiche e coinvolgimento – ove pertinente – di università, centri di ricerca e associazioni rappresentative. Per rafforzare il coinvolgimento delle generazioni più giovani, inoltre, potrebbe essere opportuno pubblicare una sintesi accessibile del provvedimento oggetto di consultazione, con domande mirate su accessibilità economica, connettività, impatti ambientali e qualità del servizio. Per il settore aeroportuale, il confronto potrebbe riguardare in particolare l'accessibilità economica e territoriale dei servizi, la qualità dell'esperienza di viaggio, l'integrazione con il trasporto pubblico, l'accessibilità digitale e le aspettative in materia di sostenibilità ambientale. Le modalità partecipative dovrebbero in ogni caso essere commisurate all'oggetto e alla complessità del procedimento, garantendo che i contributi acquisiti siano effettivamente pertinenti alle competenze regolatorie dell'ART. Gli esiti delle consultazioni dovrebbero in ogni caso essere resi pubblici, indicando in che modo i contributi ricevuti siano stati considerati nella valutazione. Le modalità di partecipazione

N°	OSSERVAZIONI
	dovrebbero essere proporzionate al procedimento, accessibili e rispettose delle esigenze di riservatezza e protezione dei dati personali.
12	***Con riferimento all'analisi SWOT sull'introduzione della VIG richiamata nel §1, si richiedono osservazioni su punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce connessi all'ipotesi di introduzione della VIG nell'analisi di impatto della regolazione dell'Autorità.***
	L'introduzione della VIG si ritiene possa offrire concrete opportunità di miglioramento della qualità regolatoria, purché siano affrontati in modo adeguato i rischi di duplicazione, di complessità metodologica e di incertezza applicativa. Nel condividere quanto emerso all'esito dell'analisi SWOT condotta dall'Autorità, si rappresenta come ulteriori elementi da considerare in relazione alle quattro dimensioni di analisi possano essere: • *Punti di forza*: Maggiore trasparenza degli effetti delle scelte regolatorie nel lungo periodo e della distribuzione dei costi e dei benefici tra utenti attuali e futuri. • *Punti di debolezza*: rischio di sovrapposizione con AIR/VIR e con gli obblighi di rendicontazione esistenti; difficoltà di isolare gli effetti della regolazione da quelli della pianificazione infrastrutturale, dell'evoluzione del mercato e delle decisioni di altri soggetti. • *Opportunità*: possibilità di confrontare opzioni regolatorie alternative, valutandone gli effetti sulla sostenibilità degli investimenti e sull'equità intergenerazionale; rafforzamento del dialogo tra Autorità e operatori dei settori di competenza. • *Minacce*: oneri informativi e amministrativi sproporzionati rispetto ai benefici e alla concreta utilità dello strumento; incertezza metodologica; rischio di sovrapposizione con le competenze di altre Amministrazioni, di duplicazione delle valutazioni e di allungamento dei procedimenti regolatori. Alla luce di tali elementi, l'Associazione concorda sull'opportunità di introdurre la VIG come strumento conoscitivo complementare all'AIR, applicato selettivamente agli interventi con effetti significativi di medio-lungo periodo e sottoposto a una fase di sperimentazione.

Prot.n. 0092278/2026 del 30/10/2026 12:54:51 Pagine totali: (13)