

CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 156/2026. APPROVAZIONE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Relazione istruttoria

ART

SOMMARIO

PREMESSA	2
1. PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO	3
1.1. Quadro normativo generale	3
1.2. Legge annuale per il mercato e la concorrenza	3
1.3. Adeguamento dei Modelli in attuazione della Legge n. 190/2025	4
2. CONTESTO DI APPLICAZIONE	4
2.1. Esito della consultazione	5
3. SINTESI DELLE OSSERVAZIONI E VALUTAZIONE	6
3.1. Misura 2	6
3.2. Misura 5	9
3.3. Misura 7	10
3.4. Misura 10	11
3.5. Misura 12	14
3.6. Misura 27 e Annesso 4	14
3.7. Annesso 1	16
3.8. Richiesta di Parere ai sensi dell'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012	16
4. CONCLUSIONI	16

PREMESSA

In data 29 luglio 2026, con delibera n. 156/2026, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART) ha avviato il procedimento di adeguamento dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (nel seguito: Modelli) approvati con la delibera n. 38/2023 in attuazione della Legge n. 190/2025 e contestualmente ha indetto una consultazione pubblica sulle Misure oggetto di modifica. La consultazione pubblica si è conclusa il 18 settembre u.s.

In riferimento al Documento di consultazione, entro il termine del 18 settembre 2026 sono pervenuti i contributi degli stakeholders riportati nella seguente tabella.

Stakeholders	Protocollo ART
Aeroporti 2030	69692/2026
Assaeroporti	70276/2026
Ryanair	70183/2026
easyJet	62616/2026

Le tematiche oggetto di osservazione in esito alla consultazione sono state essenzialmente le seguenti:

- Definizione e ambito di applicazione dei Modelli;
- Tasso di remunerazione del capitale investito (Wacc);
- Contabilità regolatoria;
- Metodologia di analisi della frontiera stocastica (SFA) per la determinazione dell'obiettivo di efficientamento.

Le posizioni delle associazioni di settore dei gestori aeroportuali risultano sostanzialmente allineate nel sostenere la semplificazione degli oneri regolatori mediante l'ampliamento dell'applicabilità del Modello B e la flessibilità nella scelta del regime tariffario, evidenziando al contempo l'esigenza di preservare la rappresentatività dei campioni utilizzati per il calcolo dei parametri regolatori.

I rappresentanti delle compagnie aeree, per contro, pur riconoscendo l'obiettivo di semplificazione, esprimono maggiori cautele rispetto alla riduzione del dettaglio informativo e richiedono adeguati presidi di trasparenza, verificabilità delle allocazioni contabili e certezza applicativa.

In particolare, Assaeroporti, come meglio illustrato nel prosieguo della presente relazione, esprime una posizione favorevole su tre aspetti: (i) l'estensione del Modello B agli scali con traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri, per rendere gli oneri regolatori più proporzionati alle caratteristiche degli aeroporti; (ii) facoltà di mantenere il Modello A, per preservare la flessibilità dei gestori e valorizzare i processi organizzativi già consolidati e (iii) il superamento dell'applicazione automatica del Modello dello scalo maggiore agli aeroporti della stessa concessione o società, affinché ciascuno possa adottare il regime coerente con le proprie specificità.

Inoltre, la stessa associazione ha ritenuto opportuno sottoporre all'attenzione dell'Autorità un ulteriore aspetto relativo *“al criterio di imputazione dei costi previsto dall'attuale delibera n. 38/2023, in base al quale il Gestore è tenuto ad allocare i costi generali non soltanto ai servizi aviation e non-aviation, ma anche alle cd. «attività di incentivazione»”,* auspicando l'avvio di un confronto in merito.

A questo proposito Assaeroporti ha trasmesso il 22 settembre u.s., con nota prot. ART 71727/2026, un documento di approfondimento sugli *“Effetti del trattamento regolatorio ex Delibera ART n. 38/2023 riservato alle attività di incentivazione”*, con il dichiarato auspicio che possano essere valutate delle modalità diverse per l'allocazione dei citati incentivi in contabilità regolatoria.

Gli Uffici, al riguardo, nell'ottica del rafforzamento dei presidi di trasparenza delle politiche di incentivazione, ricordano e raccomandano ai gestori aeroportuali la necessità di utilizzare meccanismi

idonei ad assicurare la coerenza tra l'entità degli incentivi riconosciuti ai vettori e il livello dei corrispettivi applicati in esito alla procedura di revisione tariffaria, al fine di evitare che le politiche incentivanti possano determinare duplicazioni o, comunque, la cumulazione dei benefici economici riconosciuti agli utenti aeroportuali oggetto di incentivazione.

In conclusione, sugli specifici interventi posti in consultazione, la principale divergenza emersa tra i diversi contributi riguarda gli effetti della semplificazione: alcuni *stakeholders* valorizzano la riduzione degli oneri, altri, viceversa, chiedono presidi che mantengano verificabili le allocazioni contabili delle proposte tariffarie.

I citati contributi sono stati tempestivamente pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'Autorità appena conclusasi la consultazione.

1. PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

1.1. Quadro normativo generale

L'articolo 37 del d.l. n. 201/2011 attribuisce all'ART il compito di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture, definire i criteri tariffari e verificarne la corretta applicazione, nonché disciplinare la contabilità regolatoria e, ove necessario, imporre la separazione contabile e societaria.

In particolare, ART è chiamata a svolgere le funzioni di Autorità di vigilanza di cui agli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, di attuazione della Direttiva 2009/12/CE (di seguito: Direttiva) concernente i diritti aeroportuali, convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27 (pubblicata nel S.O. n. 53, relativo alla G.U. 24/03/2012, n. 71). In tale contesto, l'Autorità garantisce che, nella determinazione dei diritti, siano rispettati i principi di correlazione ai costi, di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza degli stessi, di non discriminazione tra i vettori, di orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali, e che sia assicurato il rispetto delle norme e procedure che presiedono alla consultazione degli utenti. Da ultimo, per effetto dell'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 ("Legge europea 2018"), che ha novellato l'articolo 73 del d.l. 1/2012, l'Autorità svolge funzioni di regolazione e di vigilanza anche con riferimento ai contratti di programma (di seguito: CdP) previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78.

In qualità di Autorità nazionale di vigilanza, ART approva i Modelli di regolazione e verifica la conformità delle proposte tariffarie dei gestori, perseguendo l'equilibrio economico delle gestioni, l'efficienza, il contenimento dei costi per gli utenti e l'incentivazione degli investimenti e della qualità dei servizi.

1.2. Legge annuale per il mercato e la concorrenza

Le disposizioni introdotte dalla legge 18 dicembre 2025, n. 190 hanno modificato l'art. 76, comma 6, del d.l. n. 1/2012, innalzando da 1 a 5 milioni di passeggeri annui la soglia per l'applicazione di *"modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza"*, definiti dall'Autorità.

Essa interviene sul perimetro degli aeroporti per i quali l'Autorità deve prevedere Modelli semplificati per l'aggiornamento dei diritti aeroportuali, elevando la soglia di traffico passeggeri da assumere come riferimento.

La modifica implica, pertanto, che gli aeroporti con un volume di traffico fino a 5 milioni di passeggeri devono utilizzare modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti, senza introdurre necessariamente nuovi strumenti regolatori o ulteriori adempimenti amministrativi.

La Relazione tecnica¹ afferente alla citata legge chiarisce che l'innalzamento della soglia da 1 a 5 milioni di passeggeri è giustificato dalla necessità di individuare in modo più adeguato gli scali beneficiari dei modelli semplificati di aggiornamento dei diritti aeroportuali, evidenziando che "la citata soglia di 1 milione, prevista a legislazione vigente, non rappresenta un riferimento attendibile per l'individuazione di quegli scali che possono beneficiare di modelli semplificati". L'intervento risponde, inoltre, a esigenze di semplificazione degli oneri amministrativi per i gestori di aeroporti minori e di allineamento alla disciplina europea, in quanto "l'innalzamento di detta soglia a 5 milioni di movimenti passeggeri è coerente, oltre che con le esigenze di allineamento alla normativa comunitaria, anche con la semplificazione di oneri per i gestori di aeroporti per i quali lo sviluppo di traffico non si prospetta particolarmente significativo".

1.3. Adeguamento dei Modelli in attuazione della Legge n. 190/2025

Tenuto conto di quanto sopra, in attuazione delle disposizioni introdotte dalla legge n. 190/2025, si è ritenuto necessario procedere all'adeguamento dei Modelli di cui alla delibera n. 38/2023, attualmente in vigore, al fine di recepire la modifica delle soglie dimensionali degli aeroporti cui si applicano i diversi modelli regolatori.

A riguardo, si rammenta che l'intervento proposto ha carattere **attuativo delle disposizioni legislative e non comporta modifiche ai criteri di regolazione economica, ai principi tariffari o alla metodologia di determinazione dei corrispettivi già disciplinati dai Modelli di regolazione approvati con la delibera n. 38/2023**, limitandosi ad adeguare l'ambito soggettivo di applicazione dei Modelli alle nuove soglie previste dalla legge, con taluni conseguenti interventi di coordinamento, meglio dettagliati nella Relazione illustrativa allegata alla citata delibera n. 156/2026 di avvio del presente procedimento.

Pertanto, la classificazione degli aeroporti ai fini dell'applicazione dei Modelli viene aggiornata prevedendo l'applicazione:

- del **Modello A** agli aeroporti con traffico pari o superiore a **5.000.000** di passeggeri annui;
- del **Modello B** agli aeroporti con traffico inferiore a **5.000.000** di passeggeri annui.

2. CONTESTO DI APPLICAZIONE

Nelle Relazioni annuali al Parlamento, l'Autorità dà conto dell'attività di regolazione e vigilanza svolta nel settore aeroportuale, affiancando all'analisi dell'evoluzione del traffico e delle infrastrutture gli esiti delle verifiche sulle proposte tariffarie e sui relativi aggiornamenti annuali.

Come illustrato nella Relazione annuale 2026, tali verifiche riguardano, in particolare, la corretta determinazione della base dei costi operativi e di capitale, l'allocazione dei costi tra i servizi aeroportuali, la coerenza del piano degli investimenti e la quantificazione dei parametri economico-finanziari rilevanti ai fini tariffari. A queste attività si accompagna il monitoraggio degli aggiornamenti annuali, volto a verificare il recepimento degli investimenti effettivamente realizzati, delle discontinuità di costo e dei risultati conseguiti in materia di qualità e tutela ambientale, nonché la corretta applicazione degli eventuali conguagli.

Di seguito è riportato un quadro di sintesi delle attività di regolazione e di vigilanza aeroportuale espletate dall'ART afferenti all'annualità 2025² sui 45 scali aperti al traffico commerciale, che hanno movimentato un totale di 229,370 milioni di passeggeri complessivi nel 2025.

¹ Articolo 5 (Misure di semplificazione per la determinazione dei diritti aeroportuali), Relazione Tecnica disegno di legge S-1578.

² Fonte Relazione Annuale ART 2026

Ambito	Aeroporti, sistemi o reti aeroportuali	Pax 2025 (Mln)
Monitoraggio degli aggiornamenti tariffari per il 2026	Alghero; Bologna; Torino; Trieste; Roma Fiumicino; Roma Ciampino; Catania; Treviso; Verona; Ancona; Venezia; Napoli; Bergamo; sistema aeroportuale milanese (Linate e Malpensa).	178,882
Revisione del periodo tariffario: procedimenti conclusi, in corso o suscettibili di avvio	Rete aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto); Palermo; Olbia; Pisa; Cagliari; Lamezia Terme; Reggio Calabria; Rimini; Perugia; Cuneo; Genova; Firenze; Parma.	46,820
Scali che non hanno ancora applicato i Modelli e sono ancora soggetti alla disciplina del d.m. n. 521/1997	Marina di Campo–Isola d’Elba; Bolzano; Brescia; Trapani; Lampedusa; Albenga; Aosta; Pantelleria; Forlì; Salerno; Crotone; Grosseto ³ ; Comiso; Pescara.	3,668

Fonte Relazione Annuale ART 2026, dati in milioni.

2.1. Esito della consultazione

La Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 156/2026 reca la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali delle modifiche sottoposte a consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo in esito alla procedura di consultazione, si rinvia - quindi - al documento di cui all’Allegato A alla medesima delibera n. 156/2026 e alla citata Relazione Illustrativa per maggiori dettagli. Ciò premesso, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, della fase finale del procedimento, ossia:

- delle osservazioni formulate dagli *stakeholders* in relazione ai contenuti del Documento di consultazione, pubblicate sul sito *web* istituzionale dell’Autorità;
- delle valutazioni degli uffici dell’Autorità, relative alle già menzionate osservazioni, motivate e riportate secondo la seguente classificazione:

Valutazione sintetica	Descrizione
Da accettare	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell’Autorità e, conseguentemente, del testo del Documento nel pertinente paragrafo o dei relativi annessi.
Da accettare con modifiche	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell’Autorità e, conseguentemente, del testo del Documento nel pertinente paragrafo o dei relativi annessi, ed inoltre hanno richiesto la parziale riscrittura di altre parti del testo, nell’ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.
Chiarimento	Osservazioni che hanno reso opportuno precisare la posizione dell’Autorità nella presente relazione istruttoria, senza la necessità di una riscrittura del pertinente testo del Documento.
Da respingere	Osservazioni che non hanno comportato una revisione della posizione dell’Autorità, sulla base delle motivazioni espresse nella presente relazione istruttoria.
Da respingere con precisazioni	Osservazioni che, pur non comportando una revisione della posizione dell’Autorità, hanno richiesto la parziale riscrittura di parti del testo del Documento o dei relativi annessi, nell’ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.

³ Grosseto non risulta più certificato ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014 nell’anno 2025

3. SINTESI DELLE OSSERVAZIONI E VALUTAZIONE

Si rimanda all'Allegato A alla delibera di avvio del procedimento e di indizione della consultazione per l'elenco integrale delle proposte di modifica delle misure regolatorie, riportando, nel seguito della presente relazione, la sintesi tabellare delle osservazioni pervenute in esito alla consultazione svolta e delle correlate valutazioni effettuate e rispettive motivazioni addotte dagli Uffici dell'Autorità.

3.1. Misura 2

Par.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
punto 1, lett. a) e b)	Assaeroporti	L'Associazione condivide l'estensione del Modello B agli aeroporti con traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri. Ritiene che la semplificazione debba riguardare anche scali sopra il milione, commisurando gli adempimenti alle caratteristiche del singolo aeroporto. L'innalzamento della soglia rafforza la proporzionalità e il bilanciamento tra costi e benefici della regolazione, consentendo un impiego più efficiente delle risorse di gestori, utenti e Autorità, senza compromettere i principi di corretta determinazione dei diritti. Nessuna modifica richiesta.	-	Si prende atto della posizione favorevole dell'Associazione, che riconosce nell'innalzamento della soglia un rafforzamento della proporzionalità degli oneri regolatori rispetto alle caratteristiche degli scali, coerentemente con le finalità di semplificazione perseguite dall'intervento.
punto 3, lett. b)		L'Associazione condivide la facoltà dei gestori soggetti al Modello B di promuovere motivatamente l'applicazione del Modello A. La considera uno strumento di flessibilità che permette di scegliere il regime più coerente con le caratteristiche dello scalo, soprattutto quando il gestore abbia già organizzato processi interni e attività tariffarie secondo il Modello A. Nessuna modifica richiesta.	-	Si prende atto della condivisione della facoltà di applicare motivatamente il Modello A, quale strumento di flessibilità che consente ai gestori di adottare il regime più adeguato alle caratteristiche dello scalo e alla propria organizzazione.
punto 3, lett. b)	Aeroporti 2030	L'Associazione condivide la possibilità, per i gestori soggetti al Modello B, di promuovere motivatamente una revisione dei diritti applicando il Modello A. Richiesta: di chiarire: <ul style="list-style-type: none"> • modalità e tempistiche per esercitare tale facoltà; • se i dati dello scalo saranno inclusi nel campione per il calcolo del WACC; • da quando decorrerà l'obbligo di predisporre la contabilità non semplificata del Modello A per i gestori che optano per l'applicazione volontaria di tale Modello. 	Chiarimento	La facoltà di applicare il Modello A è esercitata dal gestore mediante una scelta motivata, esplicitata in sede di avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, e comporta l'assolvimento dei relativi obblighi informativi e contabili. Gli schemi contabili di cui all'Annesso 3 dei Modelli dovranno pertanto essere disponibili dall'anno base preso a riferimento per l'avvio della revisione dei diritti aeroportuali. La citata facoltà non comporta l'automatica inclusione dello scalo nel gruppo di riferimento utilizzato per determinare il WACC che resta

				disciplinato dai requisiti dimensionali e temporali previsti dalla Misura 10.5.6, punti 2 e 3.
punto 3, lett. b)	Ryanair	<p>Ryanair contesta la modifica perché, nei sistemi aeroportuali gestiti da un unico operatore, potrebbe consentire l'applicazione del regime semplificato agli scali minori anche in presenza di un significativo potere di mercato. Il vettore concentra le proprie motivazioni su Ciampino, evidenziando i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruolo di aeroporto della capitale: secondo Ryanair, tale caratteristica giustifica il mantenimento di una regolazione più stringente, richiamando la direttiva 2009/12/CE. • Traffico condizionato dai limiti operativi: il volume inferiore a 5 milioni di passeggeri dipenderebbe dal tetto ai movimenti. Il vettore richiama i 5,9 milioni di passeggeri registrati nel 2019 per sostenere che la soglia attuale non rappresenti adeguatamente la domanda potenziale. • Scarsità della capacità e potere di mercato: il coordinamento degli slot di livello 3, la piena utilizzazione della capacità e l'assenza di ampliamenti previsti renderebbero difficile per i vettori rinunciare agli slot, rafforzando la possibilità del gestore di aumentare le tariffe. • Precedenti contestazioni tariffarie: Ryanair richiama la proposta di incremento del 44% nel 2024, il voto contrario degli utenti e il proprio ricorso all'ART. • Confronto con aeroporti europei: il vettore sostiene che l'alleggerimento regolatorio potrebbe allontanare le tariffe di Ciampino da quelle degli aeroporti comparabili, richiamando l'art. 80 del d.l. n. 1/2012. <p>Richiesta: mantenere la classificazione comune degli aeroporti con unico atto concessorio o medesimo gestore e prevedere l'applicazione automatica del Modello A agli aeroporti sotto i 5 milioni che abbiano significativo potere di</p>	Da respingere	<p>La proposta non può essere accolta.</p> <p>I criteri proposti, fondati sul potere di mercato o sulla qualifica di aeroporto della capitale, eccedono l'intervento di adeguamento alla soglia legislativa.</p> <p>Tali criteri richiederebbero una revisione sostanziale dell'impianto regolatorio e un'istruttoria specifica, non in linea con il puntuale rispetto del mandato legislativo, cui si attiene il presente procedimento.</p> <p>Resta ferma la facoltà prevista per i gestori soggetti al Modello B di promuovere motivatamente l'applicazione del Modello A, di cui alla Misura 2 punto 3, lett. b).</p> <p>Sul punto, in via generale, si rinvia alla relazione illustrativa di cui alla delibera n. 156/2026 e alla motivazione sottesa all'intervento (cfr. punto 2 della tabella pag. 8).</p>

		mercato oppure siano aeroporti della capitale.		
punto 1, lett. a) punto 1, lett. b)	easyJet	<p>easyJet non contesta la nuova soglia legislativa, ma ritiene che il minor dettaglio informativo del Modello B possa ostacolare la verifica di costi comuni, incentivi, attività commerciali e sussidi incrociati.</p> <p>Richiesta: introdurre una salvaguardia che obblighi i gestori del Modello B a fornire a utenti e Autorità informazioni sufficientemente dettagliate per verificare pertinenza, ragionevolezza e corretta allocazione di costi, ricavi e investimenti.</p>	Da respingere	<p>La proposta, pur risultando connessa all'ampliamento dell'ambito di applicazione del Modello B conseguente all'innalzamento della soglia previsto dalla legge n. 190/2025, introduce una specifica previsione in materia di obblighi informativi e di granularità dei dati.</p> <p>I nuovi obblighi di dettaglio informativo eccedono l'oggetto del procedimento, avente carattere attuativo della novella legislativa e finalizzato all'adeguamento dell'ambito soggettivo di applicazione dei Modelli alle nuove soglie, senza modificare i criteri di regolazione economica, i principi tariffari o le metodologie di determinazione dei corrispettivi.</p> <p>Tra gli obiettivi della citata norma si evidenzia che, come riportato all'art. 5 della Relazione tecnica al disegno di legge S-1578 <i>«l'innalzamento di detta soglia a 5 milioni di movimenti passeggeri è coerente, oltre che con le esigenze di allineamento alla normativa comunitaria, anche con la semplificazione di oneri per i gestori di aeroporti per i quali lo sviluppo di traffico non si prospetta particolarmente significativo»</i>.</p>
punto 3, lett. b)		<p>Il vettore valuta positivamente questa facoltà, purché comporti l'applicazione integrale e coerente degli obblighi informativi, contabili e procedurali del Modello A.</p> <p>Segnala inoltre l'incertezza sul trattamento degli aeroporti che esercitano l'opzione nei campioni di confronto.</p> <p>Richiesta: chiarire gli obblighi conseguenti alla scelta e l'eventuale inclusione di tali aeroporti nei gruppi utilizzati per determinare i parametri regolatori, compresi <i>gearing</i> e costo del debito nozionale.</p>	Da respingere	<p>La proposta non può essere accolta nella parte in cui introduce una disciplina aggiuntiva sugli obblighi informativi, contabili e sulla composizione dei gruppi di riferimento.</p> <p>L'opzione per il Modello A comporta l'applicazione delle relative disposizioni secondo il loro tenore, mentre la disciplina dei campioni utilizzati per i parametri finanziari segue il discrimine dimensionale dei 5 milioni di passeggeri annui, anche per ragioni di effettiva rappresentatività di tali campioni che è incentrata sulla dimensione del traffico annuale degli aeroporti che vi fanno parte.</p>

punto 5		<p>L'abrogazione della disposizione che riferisce l'applicazione delle misure alle consultazioni avviate dal 1° aprile 2023 potrebbe generare incertezze per le procedure già avviate o prossime all'avvio.</p> <p>Richiesta: introdurre una disposizione transitoria che chiarisca il regime applicabile, garantendo continuità procedurale e possibilità per gli utenti di presentare osservazioni tempestive e complete</p>	Da accettare con modifiche	<p>L'esigenza di certezza applicativa rappresentata dal vettore è condivisibile.</p> <p>A tal fine, anziché introdurre una specifica disciplina transitoria, si modifica la data di entrata in vigore delle nuove disposizioni, relative alle soglie dimensionali di applicazione dei Modelli, che si applicheranno alle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali il cui avvio è notificato a partire dal 2 novembre 2026.</p>
---------	--	---	----------------------------	--

3.2. Misura 5

Par.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
punto 4		<p>L'Associazione condivide l'abrogazione dell'automatismo che attribuisce agli aeroporti con unico atto concessorio o medesimo gestore la categoria dello scalo con maggiore traffico. Evidenzia che la gestione comune non implica identità delle caratteristiche economiche, infrastrutturali, operative e di mercato: il Modello applicabile deve tenere conto delle specificità dei singoli aeroporti, nel rispetto della non discriminazione.</p> <p>Nessuna modifica richiesta.</p>	-	<p>Si prende atto della posizione favorevole all'abrogazione dell'automatismo classificatorio, volta a consentire l'applicazione del Modello pertinente alle caratteristiche del singolo aeroporto, indipendentemente dalla presenza di un unico atto concessorio o di un medesimo gestore, ferme restando le disposizioni della Parte IV.</p>
punto 4	Ryanair	<p>Ryanair si oppone all'eliminazione della regola secondo cui gli aeroporti con unico atto concessorio o medesimo gestore assumono la categoria dello scalo con maggiore traffico.</p> <p>Le motivazioni rinviando integralmente al contributo precedente: secondo il vettore, una classificazione distinta potrebbe indebolire il controllo tariffario sugli aeroporti minori di un sistema gestito in monopolio, soprattutto nel caso di Ciampino.</p> <p>Richiesta: conservare la regola della categoria dello scalo maggiore quando l'aeroporto con traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri detenga un significativo potere di mercato o sia aeroporto della capitale.</p>	Da respingere	<p>La proposta non può essere accolta. I criteri proposti, fondati sul potere di mercato o sulla qualifica di aeroporto della capitale, eccedono l'intervento di adeguamento alla soglia legislativa.</p> <p>Tali criteri richiederebbero una revisione sostanziale dell'impianto regolatorio e un'istruttoria specifica, non in linea con il puntuale rispetto del mandato legislativo, cui si attiene il presente procedimento.</p> <p>Resta ferma la facoltà prevista per i gestori soggetti al Modello B di promuovere motivatamente l'applicazione del Modello A, di cui alla Misura 2 punto 3, lett. b).</p> <p>Sul punto, in via generale, si rinvia alla relazione illustrativa di cui alla delibera n. 156/2026 e alla motivazione sottesa all'intervento (cfr. punto 2 della tabella pag. 8).</p>

punto 1	easyJet	<p>easyJet, congiuntamente alle osservazioni su Misura 2, punto 1, lett. a) e b) e Misura 12.1, punto 1, condivide il principio di proporzionalità sotteso all'innalzamento della soglia, ma ritiene che la semplificazione non debba compromettere la verificabilità delle proposte tariffarie, anche in considerazione del possibile potere di mercato locale degli aeroporti tra 1 e 5 milioni di passeggeri.</p> <p>Richiesta: prevedere che i gestori soggetti al Modello B forniscano agli utenti e all'Autorità informazioni sufficientemente dettagliate per verificare pertinenza, trasparenza, ragionevolezza e corretta allocazione dei costi, dei ricavi e degli investimenti rilevanti ai fini tariffari.</p>	Da respingere	<p>La proposta, pur risultando connessa all'ampliamento dell'ambito di applicazione del Modello B conseguente all'innalzamento della soglia previsto dalla legge n. 190/2025, introduce una specifica previsione in materia di obblighi informativi e di granularità dei dati.</p> <p>Tale profilo eccede l'oggetto del presente procedimento, avente carattere attuativo della novella legislativa e finalizzato all'adeguamento dell'ambito soggettivo di applicazione dei Modelli alle nuove soglie, senza modificare i criteri di regolazione economica, i principi tariffari o le metodologie di determinazione dei corrispettivi.</p> <p>Tra gli obiettivi della citata norma si evidenzia la semplificazione degli oneri in capo ai gestori degli aeroporti sotto la soglia individuata.</p>
punto 4		<p>easyJet teme che l'eliminazione della classificazione uniforme, unita all'applicazione di regimi informativi differenti, favorisca trasferimenti non trasparenti di costi, ricavi e investimenti tra scali. Richiama le ricorrenti criticità allocative emerse nei procedimenti tariffari ART.</p> <p>Richiesta: prevedere evidenze separate e verificabili per ciascuno scalo, accompagnate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linee guida ART sui criteri di allocazione; • un Manuale di Allocazione dei Costi, pubblicato, sottoposto a consultazione e aggiornato periodicamente, da utilizzare nella contabilità regolatoria e nelle verifiche di conformità. <p>In subordine, chiede almeno l'obbligo di rendicontazione separata per scalo, anche quando uno o più aeroporti applichino il Modello B.</p>	Da respingere	<p>La proposta non può essere accolta. Essa introduce nuovi obblighi di separazione informativa, Linee guida e un Manuale di allocazione dei costi.</p> <p>Tale profilo eccede l'oggetto del presente procedimento, avente carattere attuativo della novella legislativa e finalizzato all'adeguamento dell'ambito soggettivo di applicazione dei Modelli alle nuove soglie, senza modificare i criteri di regolazione economica, i principi tariffari o le metodologie di determinazione dei corrispettivi. Tra gli obiettivi della citata norma si evidenzia la semplificazione degli oneri in capo ai gestori degli aeroporti sotto la soglia individuata. Tali interventi richiedono un autonomo approfondimento istruttorio e una specifica consultazione e non sono necessari per recepire la nuova soglia. Restano fermi gli obblighi di pertinenza, trasparenza, separazione contabile e i poteri di verifica già previsti.</p>

3.3. Misura 7

Par.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
7.1.1, punto 2, lett. f)	Aeroporti 2030	Aeroporti 2030 chiede che il gestore debba richiedere il valore del recupero di produttività prima della consultazione soltanto qualora non ne	Da respingere	L'osservazione interviene su una disposizione non interessata dalle modifiche sottoposte a consultazione e introduce profili

		<p>disponga già attraverso la comunicazione annuale.</p> <p>Resterebbero invariati i termini: richiesta almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione e risposta dell'Autorità entro 20 giorni dal ricevimento.</p> <p>Richiesta: evitare una nuova richiesta del dato quando questo sia già stato comunicato annualmente da ART.</p>		<p>ulteriori rispetto all'oggetto del procedimento.</p> <p>La proposta non può essere pertanto accolta nell'ambito del presente procedimento, ferma restando la possibilità di valutarne i contenuti nell'ambito di eventuali successive revisioni della disciplina.</p>
--	--	---	--	--

3.4. Misura 10

Par.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.5.6, punto 2, e punto 3	Aeroporti 2030	<p>Aeroporti 2030 propone di mantenere la soglia di un milione di passeggeri per individuare i gestori inclusi nel calcolo del <i>gearing</i> nozionale, evitando l'innalzamento a 5 milioni.</p> <p>Secondo l'Associazione, la modifica ridurrebbe il campione da 19 a 9, diminuendone la rappresentatività e aumentando l'influenza dei valori anomali.</p> <p>Gli aeroporti tra 1 e 5 milioni resterebbero significativi per stimare i parametri finanziari del settore; inoltre, la loro esclusione non produrrebbe apprezzabili semplificazioni.</p> <p>Richiesta: mantenere il testo vigente e la base informativa attuale per questa componente del WACC.</p>	Da respingere	<p>La modifica proposta non determina alcuna riduzione della rappresentatività del campione utilizzato per il calcolo del <i>gearing</i> nozionale e del costo del debito, in quanto agisce in coerenza col passato, allorché i gestori degli aeroporti tenuti all'applicazione del Modello B non erano inclusi nel campione ai fini della determinazione del WACC, applicando il modello semplificato ora esteso agli aeroporti sotto i 5 milioni. Al contrario, essa assicura la coerenza tra il perimetro dei soggetti utilizzati per la determinazione delle predette grandezze e il perimetro dei gestori aeroportuali tenuti all'applicazione del Modello A, per i quali il WACC ha un impatto maggiormente significativo, in considerazione del fatto che per gli aeroporti di minori dimensioni il ruolo del WACC è differente, costituendo principalmente uno strumento di verifica tendenziale dell'equilibrio economico-finanziario tramite la determinazione della remunerazione del capitale.</p> <p>Inoltre, il calcolo dei parametri continua a basarsi su una serie storica pluriennale di dati, elemento che contribuisce a garantire adeguata affidabilità e stabilità dei risultati. Il <i>gearing</i> e il costo del debito non sono stimati, ma sono determinati quali valori medi, sulla base dei dati relativi agli operatori aeroportuali individuati secondo i criteri previsti dalla regolazione, al fine di rappresentare un operatore nozionale del settore. Pertanto, la riduzione del numero di soggetti considerati non determina, di per sé, una minore affidabilità del calcolo</p>

				<p>potenzialmente associabile alla riduzione della numerosità di un campione utilizzato ai fini di una stima statistica.</p> <p>Infine, la modifica è coerente con le finalità di semplificazione perseguite dall'intervento regolatorio, in quanto consente di ridurre gli oneri informativi e istruttori sia per l'Autorità sia per i gestori interessati, in caso di raccolte dati dedicate, senza pregiudicare la qualità dei calcoli utilizzati ai fini regolatori e, al contempo, i gestori considerati sono ritenuti adeguatamente rappresentativi del settore secondo i criteri stabiliti dalla regolazione.</p>
		<p>Con motivazioni analoghe a quelle formulate sul <i>gearing</i>, l'Associazione propone di non restringere ai soli aeroporti con almeno 5 milioni di passeggeri il campione utilizzato per determinare il costo del debito nozionale.</p> <p>Richiesta: conservare la soglia vigente superiore a un milione di passeggeri, salvaguardando la rappresentatività e la continuità del calcolo del WACC.</p>		
10.1.4, punto 5		<p>L'Associazione condivide, per il calcolo dell'efficientamento, l'esclusione degli aeroporti tra 1 e 5 milioni dal complesso sistema di trasmissione dei dati non semplificati, riconoscendone il beneficio in termini di riduzione degli oneri. Segnala comunque il problema della significatività del campione residuo e ribadisce le critiche alla complessità e alla scarsa trasparenza del metodo.</p> <p>Propone quindi che ART comunichi annualmente a ciascun gestore del Modello A il valore del potenziale recupero di produttività, sulla base del dataset aggiornato relativo all'anno precedente, entro una scadenza da definire. Resterebbe possibile richiedere il valore in occasione dell'avvio della consultazione tariffaria.</p> <p>Richiesta: rendere l'informazione periodica, per migliorare trasparenza, proporzionalità degli obblighi informativi e pianificazione finanziaria dei gestori.</p>	Da respingere	<p>L'osservazione interviene su una disposizione non interessata dalle modifiche sottoposte a consultazione e introduce profili ulteriori rispetto all'oggetto del procedimento.</p> <p>La proposta non può essere pertanto accolta nell'ambito del presente procedimento, ferma restando la possibilità di valutarne i contenuti nell'ambito di eventuali successive revisioni della disciplina.</p>
10.1.4, punto 6	easyJet	<p>La definizione del parametro da parte del gestore, in esito alla consultazione, potrebbe indebolire il controllo sull'efficienza e consentire il trasferimento di inefficienze nelle tariffe.</p>	Da respingere	<p>Si ritiene chiarire quanto richiesto dall'utente in quanto si tratta di aspetti già disciplinati dai Modelli.</p> <p>La Misura 13.2, del Modello prevede che l'Autorità possa richiedere informazioni aggiuntive al gestore,</p>

		<p>Richiesta: supportare il parametro con evidenze documentali, analisi di produttività, confronti con aeroporti comparabili e motivazioni degli scostamenti rispetto agli obiettivi osservabili nel settore, fornendo agli utenti informazioni adeguate.</p>		<p>qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni</p> <p>La Misura 12.2.4, punto 5 prevede che gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore, possono presentare, a mezzo PEC, al gestore e per conoscenza all'Autorità, nei successivi 25 giorni dall'avvio della consultazione, osservazioni scritte e richieste di approfondimento su specifici temi.</p> <p>La Misura 14.1, punto 2, prevede che il gestore, a conclusione della procedura di consultazione debba, tra l'altro, trasmettere all'Autorità e pubblicare sul proprio sito web le osservazioni formulate dagli utenti e la documentazione prodotta dal gestore che motivi l'accoglimento o il respingimento delle osservazioni degli utenti.</p>
10.5.4, punto 4		<p>easyJet propone una modifica redazionale, ritenendo superfluo mantenere nella disposizione il riferimento temporale «a partire dal 2027».</p> <p>Richiesta: prevedere stabilmente la pubblicazione del WACC aggiornato entro il 31 maggio di ogni anno, senza modificare il contenuto sostanziale della misura.</p>	Da respingere	<p>Non si ritiene necessario eliminare la disposizione transitoria, che si limita ad aggiornare la data di inizio della pubblicazione a cadenza annuale rispetto a quanto già contenuto nei modelli regolatori.</p>
10.5.6, punti 2 e 3		<p>Il restringimento del gruppo di riferimento potrebbe ridurre rappresentatività e stabilità. Il vettore chiede inoltre chiarezza sugli aeroporti sotto soglia che scelgono il Modello A.</p> <p>Richiesta: pubblicare soggetti inclusi, criteri di inclusione ed esclusione e valutazione della rappresentatività; sottoporre la composizione del campione a consultazione almeno ogni tre anni e chiarire il trattamento degli aeroporti che optano volontariamente per il Modello A.</p>	Da respingere	<p>I criteri di individuazione del gruppo di riferimento discendono direttamente dal perimetro di applicazione del Modello A e sono pertanto definiti dalla regolazione proposta: non si ravvisa pertanto la necessità di prevedere una consultazione periodica sulla composizione del gruppo di riferimento.</p> <p>Il <i>gearing</i> e il costo del debito nozionale non sono oggetto di una stima statistica, ma sono determinati mediante un calcolo aritmetico sui dati degli operatori individuati dalla regolazione, al fine di rappresentare un operatore nozionale del settore.</p> <p>La riduzione numerica del campione non è stata ritenuta tale da comprometterne l'adeguatezza ai fini regolatori, considerata la coincidenza tra il perimetro dei soggetti osservati e quello dei destinatari dei parametri, nonché l'utilizzo di una serie storica pluriennale.</p> <p>Quanto agli aeroporti con traffico inferiore a 5 milioni di passeggeri che optano volontariamente per</p>

				l'applicazione del Modello A, tale scelta non comporta modifiche al gruppo di riferimento utilizzato per la determinazione del rapporto di indebitamento nozionale e del costo del debito nozionale, che continua a essere definito sulla base dei criteri stabiliti dalla regolazione.
--	--	--	--	---

3.5. Misura 12

Par.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
12.1, punto 1	easyJet	<p>easyJet congiuntamente alle osservazioni sulle Misura 2, punto 1, lett. a) e b) e Misura 5, punto 1, condivide il principio di proporzionalità sotteso all'innalzamento della soglia a 5 milioni di passeggeri, ma evidenzia che la semplificazione informativa potrebbe ostacolare la verifica delle proposte tariffarie, soprattutto con riferimento a costi comuni, incentivi, attività commerciali e sussidi incrociati. Anche gli aeroporti sotto soglia possono detenere un significativo potere di mercato locale.</p> <p>Richiesta: introdurre una salvaguardia espressa che imponga ai gestori soggetti al Modello B di fornire agli utenti e all'Autorità informazioni sufficientemente dettagliate per verificare pertinenza, trasparenza, ragionevolezza e corretta allocazione di costi, ricavi e investimenti rilevanti ai fini tariffari.</p>	Da respingere	La proposta, pur risultando connessa all'ampliamento dell'ambito di applicazione del Modello B conseguente all'innalzamento della soglia previsto dalla legge n. 190/2025, introduce una specifica previsione in materia di obblighi informativi e di granularità dei dati. Tale profilo eccede l'oggetto del presente procedimento, avente carattere attuativo della novella legislativa e finalizzato all'adeguamento dell'ambito soggettivo di applicazione dei Modelli alle nuove soglie, senza modificare i criteri di regolazione economica, i principi tariffari o le metodologie di determinazione dei corrispettivi. Tra gli obiettivi della citata norma si evidenzia la semplificazione degli oneri in capo ai gestori degli aeroporti sotto la soglia individuata.

3.6. Misura 27 e Annesso 4

Par.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
27.2.1, punto 1 - Annesso 4	easyJet	<p>easyJet accoglie favorevolmente l'Annesso 4, ma ritiene che debba consentire verifiche effettive sulla separazione tra attività regolate e non regolate e sull'allocazione di costi comuni, ricavi commerciali, incentivi e investimenti.</p> <p>Richiesta: affiancare all'Annesso 4 linee guida allocative e un Manuale di Allocazione dei Costi, con criteri trasparenti e verificabili, sottoposto a consultazione con gli utenti e utilizzato come riferimento nelle verifiche tariffarie.</p>	Chiarimento	<p>Si precisa che l'Annesso 4 e le Linee guida di redazione della contabilità regolatoria erano già previsti dai Modelli di cui alla delibera n. 38/2023.</p> <p>I Modelli proposti disciplinano gli oneri informativi dei gestori aeroportuali nei confronti dell'Autorità alle Misure 13, 14, 16 e 27 mentre gli oneri informativi nei confronti degli aeroporti tenuti all'applicazione del Modello B sono disciplinati dalla Misura 13.</p> <p>Si ritiene che la proposta di adeguamento formulata dagli Uffici sia discendente dalle finalità della novellata normativa e sia in grado di contemperare le esigenze di</p>

				<p>trasparenza nei confronti degli utenti e dell'Autorità, consultazione degli utenti, di proporzionalità della regolazione e di contenimento dei costi per i soggetti regolati.</p> <p>Per quanto riguarda le Reti aeroportuali e gli aeroporti gestiti dai medesimi gestori si rimanda ad altri punti della presente relazione.</p> <p>Ulteriori modifiche, pur afferendo ad una Misura posta in consultazione, non risultano coerenti con le finalità del presente intervento regolatorio, in quanto lo stesso è strettamente circoscritto al recepimento e adeguamento della regolazione vigente alla nuova formulazione dell'art. 74, comma 6, del d.l. 1/2012, così come modificato dall'art. 1, comma 8, legge n. 190/2025, restando esclusi interventi di portata differente o più ampia.</p>
27.2.1, punto 2		<p>Secondo easyJet, anche gli aeroporti tra 1 e 5 milioni possono presentare criticità tali da richiedere informazioni equivalenti a quelle dell'Annesso 3.</p> <p>Richiesta: consentire ad ART di acquisire tali informazioni quando emergano problemi su allocazioni, investimenti, incentivi, attività commerciali o potere di mercato. I vettori potrebbero presentare un'istanza motivata, restando all'Autorità la valutazione di necessità, adeguatezza e proporzionalità.</p>	Da respingere	<p>Si ritiene di chiarire quanto richiesto dall'utente in quanto si tratta di aspetti già disciplinati dai Modelli.</p> <p>La Misura 13.2, del Modello prevede che l'Autorità possa richiedere informazioni aggiuntive al gestore, qualora ritenuto necessario ai fini dell'esercizio delle proprie funzioni</p> <p>La Misura 12.2.4, punto 5 prevede che gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore, possono presentare, a mezzo PEC, al gestore e per conoscenza all'Autorità, nei successivi 25 giorni dall'avvio della consultazione, osservazioni scritte e richieste di approfondimento su specifici temi.</p> <p>La Misura 14.1, punto 2, prevede che il gestore, a conclusione della procedura di consultazione debba, tra l'altro, trasmettere all'Autorità e pubblicare sul proprio sito web le osservazioni formulate dagli utenti e la documentazione prodotta dal gestore che motivi l'accoglimento o il respingimento delle osservazioni degli utenti.</p>

3.7. Annesso 1

Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
easyJet	<p>Secondo easyJet la nuova soglia riduce il campione utilizzato nell'analisi di frontiera stocastica. easyJet segnala il rischio di obiettivi di produttività meno affidabili, con possibili effetti sulle tariffe.</p> <p>Richiesta: pubblicare una nota metodologica su composizione del dataset, criteri di esclusione, robustezza statistica e impatto della nuova soglia sui risultati.</p> <p>Chiede inoltre di correggere il rinvio testuale errato presente nel documento.</p>	Da respingere	<p>Non si ritiene necessario integrare l'Annesso con ulteriori informazioni sulla composizione del campione.</p> <p>I soggetti inclusi nel dataset coincidono infatti con i gestori aeroportuali cui si applica il Modello A, secondo i criteri definiti dalla regolazione.</p> <p>La riduzione numerica del campione non è stata ritenuta tale da comprometterne l'adeguatezza ai fini regolatori, considerata la coincidenza tra il perimetro dei soggetti osservati e quello dei destinatari dei parametri, nonché l'utilizzo di una serie storica pluriennale.</p> <p>Con riferimento agli effetti della modifica proposta, l'Autorità ha svolto le necessarie valutazioni istruttorie, che non hanno evidenziato elementi tali da compromettere l'affidabilità e la significatività dei risultati della frontiera stimata.</p>

3.8. Richiesta di Parere ai sensi dell'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012

Con nota del 19 ottobre 2026 (prot. 85325/2026), è stato richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012, di esprimere, entro il 28 ottobre 2026, il parere di competenza sul testo a due colonne allegato alla medesima nota, recante evidenza delle modifiche che gli Uffici dell'Autorità proponevano di apportare all'atto di regolazione allegato alla delibera n. 38/2023. Decorso il predetto termine senza che siano pervenuti i pareri richiesti, né osservazioni o proposte di modifica, il testo trasmesso ai Ministeri è stato conseguentemente assunto nella sua formulazione definitiva.

4. CONCLUSIONI

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dalla Direzione Accesso alle infrastrutture aeroportuali e alle reti autostradali, con la collaborazione della Direzione Affari legali e contenzioso.

Torino, 28 ottobre 2026

Il Responsabile del procedimento
f.to *Roberto Piazza*

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



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it