

Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma, ai sensi dell' art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni, in legge 3 agosto 2009, n. 102, comprensiva dei principi e criteri per il suo aggiornamento periodico.

L'anno duemiladodici, il giorno 25 del mese di ottobre

TRA

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, concedente, codice fiscale n. 97158180584, che d'ora in avanti sarà denominato "**ENAC**", rappresentato dal Direttore Generale Alessio Quaranta domiciliato per la carica presso la sede del predetto Ente, in Roma, Viale del Castro Pretorio 118, in virtù dei poteri ad esso conferiti dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 38/2012 del 19.10.2012

e

La Società Aeroporti di Roma S.p.A., per brevità denominata "**Concessionaria**" o "**ADR S.p.A.**", con sede legale in Fiumicino, Via dell'Aeroporto di Fiumicino n. 320, Capitale Sociale Euro 62.224.743, C.F. e numero di iscrizione del Registro delle imprese di Roma 13032990155, rappresentata dal Dott. Fabrizio Palenzona nella sua qualità di Presidente e rappresentante legale pro-tempore della Società, domiciliato per la carica presso la sede della Società, denominate congiuntamente "parti"

PREMESSO

- che la legge 10 novembre 1973, n. 755, modificata dalla legge 21 dicembre 1977 n. 985, ha istituito il "sistema aeroportuale della Capitale", costituito dall'aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci" di Roma - Fiumicino e dall'aeroporto "Giovanni Battista Pastine" di Roma - Ciampino e ne ha concesso la gestione unitaria, per la durata di 35 anni, ad una società al cui capitale l'IRI doveva partecipare direttamente o indirettamente con almeno il 51%;

- che, avendo l'IRI costituito il 12 febbraio 1974 la società "Aeroporti di Roma"-Società per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale S.p.A., in data 26 giugno 1974 è stata stipulata la Convenzione n. 2820, tra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e la società Aeroporti di Roma S.p.A., approvata e resa esecutiva con D.M. 1° luglio 1974 dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri per le finanze, per la difesa e per il tesoro, con cui sono stati regolamentati i rapporti tra lo Stato e la società per la gestione del Sistema aeroportuale della Capitale per la durata di 35 anni, decorrenti dal 1° luglio 1974 fino al 30 giugno 2009;

- che il decreto legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito con modificazioni nella legge 8 agosto 1992, n. 359, articolo 14, comma 3, interpretato dall'articolo 10, comma 1, della legge 5 marzo 2001, n. 57, ha disposto la proroga della concessione sino al 30 giugno 2044;

- che ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito nella legge 30 luglio 1994, n. 474, Aeroporti di Roma Holding S.p.A., controllata dall'IRI, ha proposto una offerta pubblica di vendita di azioni ordinarie della Aeroporti di Roma S.p.A., depositando il prospetto informativo presso la CONSOB in data 4 luglio 1997;

- che con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 febbraio 1999 sono state disciplinate le modalità inerenti l'alienazione della partecipazione indiretta dello Stato in ADR a norma dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 novembre 1995, n. 481 e dell'articolo 1, comma 2, del decreto legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 1994, n. 474;

– che l'offerta vincolante di parte acquirente è stata formulata sulla base dei documenti posti a base dell'offerta pubblica di acquisto (memorandum informativo del novembre 2000, piano industriale 2000-2005 e correlato discounted flow con la previsione di incrementi annuali dei diritti aeroportuali superiori all'inflazione programmata) e richiamati nel contratto di compravendita del 23 giugno 2000;

– che l'IRI, con delibera dell'Assemblea degli azionisti del 15 giugno 2000, ha deliberato di accettare l'Offerta Vincolante di Parte Acquirente e, in data 23 giugno 2000, ha stipulato il contratto di compravendita azionaria per la cessione a Leonardo S.p.A. di azioni ordinarie ADR, pari al 51,166% del capitale sociale;

– che l'acquirente Leonardo S.p.A., ai sensi dell'articolo 11.9 del contratto di compravendita azionaria e in conformità agli articoli 106 e 108 del D.Lgs. n. 58/98, ha dato corso, sul mercato azionario regolamentato, all'OPA obbligatoria e all'OPA residuale;

– che, in data 27 aprile 2001, l'assemblea straordinaria degli azionisti di ADR S.p.A. e della controllante Leonardo S.p.A. hanno rispettivamente deliberato la fusione per incorporazione di ADR S.p.A. in Leonardo S.p.A. e contestuale modifica della denominazione sociale di quest'ultima in Aeroporti di Roma S.p.A., successivamente attuata con contratto di fusione del 16 maggio 2001 Rep. 9286, Racc. 4767, a rogito notarile dott.ssa Matilde Atlante, con effetti a decorrere dal 21 maggio 2001, di cui il Ministero dei trasporti e della navigazione ha preso atto con nota 25 maggio 2001;

– che dal momento della privatizzazione avvenuta il 23 giugno 2000, non si sono verificate le previsioni degli incrementi tariffari superiori all'inflazione posti a base del contratto di compravendita azionario di cui a sesto paragrafo delle presenti premesse;

– che dal momento del consolidamento dell'attuale azionariato della controllante GEMINA, avvenuto nel 2007, ADR ha destinato ogni risorsa disponibile proveniente dalla gestione aeroportuale al mantenimento in efficienza degli scali di Fiumicino e Ciampino senza procedere ad alcuna distribuzione di dividendi e non potendo ridurre significativamente il debito contratto dagli acquirenti in sede di privatizzazione, che costituisce un serio condizionamento allo sviluppo del sistema aeroportuale come da bilancio ADR al 31 dicembre 2011;

– che Aeroporti di Roma S.P.A., partecipata con una quota del 96.8% da Gemina S.P.A., società quotata alla Borsa di Italiana, è soggetta a valutazione da parte di società di rating internazionali e che il giudizio sulla società ha subito un progressivo e marcato deterioramento dall'attuazione della privatizzazione nel 2000 sino al momento della stipula del presente Atto, soprattutto in relazione alle incertezze sul quadro regolatorio (rating Standard & Poor's, calato da A – al livello attuale di BB+ con outlook positivo; rating Moody's calato da A3 al livello attuale di Ba2 con outlook positivo);

– che l'esigenza di ottenere la stabilità del sistema tariffario nel settore aeroportuale è connessa altresì alla particolare rischiosità del settore, dimostrata anche dalle situazioni di dissesto finanziario che hanno interessato vettori nazionali ed internazionali;

– che, a seguito della delibera del Consiglio Regione Lazio del 31 gennaio 1990, con la quale è stata disposta, tra l'altro, l'unificazione nel Consorzio di Bonifica n.3, dei Consorzi di Bonifica dell'Agro Romano, di Ostia e Maccarese e della Media Valle del Tevere, con deliberazione n.6/96 del 26 gennaio 1996, il nuovo ente consortile è stato denominato "Consorzio di Bonifica Tevere e Agro Romano";

VISTO

– che il codice della navigazione revisionato ai sensi del D.Lgs n. 151/2006 ha definito i compiti del gestore aeroportuale;

- che il decreto legislativo 25 luglio 1997 n. 250 ha attribuito all'ENAC le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) e all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.);
- che il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18 ha dato attuazione alla direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità europea;
- che il regolamento del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'interno, 29 gennaio 1999, n. 85, recante norme di attuazione dell'articolo 5 del decreto legge 12 gennaio 1992, n. 9, convertito con modificazioni nella legge 28 febbraio 1992, n. 217, e successive modificazioni, ha impartito disposizioni in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza;
- che la legge 9 novembre 2004, n. 265 ha disposto in materia di gestioni aeroportuali, prevedendo specifiche prescrizioni, anche sanzionatorie, da inserire nelle convenzioni;
- che i decreti legislativi 17 gennaio 2005, n. 13 e 19 agosto 2005, n. 194, adottati in attuazione delle direttive 2002/30/CE e 2002/49/CE, hanno emanato disposizioni in materia di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari e di determinazione e gestione del rumore ambientale;
- che il regolamento (CE) n. 1107/2006 del 5 luglio 2006 ha attribuito al gestore aeroportuale l'onere di garantire, alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, l'assistenza secondo le modalità indicate nel regolamento stesso;
- che, in tale assetto normativo, l'ENAC, si configura quale soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni di amministrazione attiva, di controllo e di vigilanza nel settore dell'aviazione civile e rispetto all'attività delle società di gestione aeroportuale;
- che, in attuazione della normativa sopra indicata, con provvedimento ENAC del 2 marzo 2000 è stata disciplinata, in regime di concessione, la gestione dei servizi di controllo di sicurezza dei passeggeri, del bagaglio a mano e delle merci e posta per l'intera durata della concessione di gestione aeroportuale;
- che l'ENAC ha emanato, con la delibera del Consiglio di Amministrazione 30 settembre 2002, n. 39 e successivi emendamenti, il regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti che prevede l'acquisizione obbligatoria del certificato di aeroporto da parte del gestore aeroportuale;
- che l'ENAC ha rilasciato ad ADR il certificato d'aeroporto n. I-001/APT del 27 novembre 2003, relativo all'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino ed il certificato n. I-001B/APT del 30 novembre 2004 per l'aeroporto "G.B. Pastine" di Roma Ciampino tuttora vigenti;
- che, in data 31 gennaio 2008, è stato stipulato, ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 febbraio 2008, n. 31 di conversione del decreto legge 31 dicembre 2007, n. 248, l'atto di intesa programmatica tra il Ministro dei trasporti ed il Presidente della Regione Lazio volto a promuovere direttamente o indirettamente, nell'ambito delle rispettive competenze, mediante interventi di indirizzo, vigilanza e controllo, le attività necessarie alla delocalizzazione del traffico aereo attualmente gravitante sull'aeroporto di Ciampino;
- che, con nota del Ministro dei trasporti del 26 marzo 2008 si prevede, tra l'altro, che ADR S.p.A., già titolare *ex lege* della concessione di gestione del sistema aeroportuale della Capitale, comprendente oltre all'aeroporto di Fiumicino anche quello di Ciampino, interessato dal processo di delocalizzazione funzionale del traffico aereo, è titolare del diritto all'ampliamento della convenzione e, correlativamente, della concessione di gestione, con riferimento agli scali ricompresi nel sistema aeroportuale della Capitale,

- che, conseguentemente, in data 10 settembre 2008, è stato sottoscritto l'atto di intesa programmatica delle attività propedeutiche all'atto aggiuntivo tra l'ENAC e ADR S.p.A. per la concessione di gestione aeroportuale dell'aeroporto di Viterbo;

CONSIDERATO

- che il decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, ha disposto in materia di razionalizzazione e incremento dell'efficienza del settore delle gestioni aeroportuali;

- che il CIPE, con delibera del 15 giugno 2007 n. 38, come modificata con delibera del 27 marzo 2008, n. 51, ha approvato la direttiva ministeriale in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, cui è stata data attuazione dall'ENAC con Linee guida approvate con decreto interministeriale del 10 dicembre 2008;

- che l'articolo 17, comma 34bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, in Legge 3 Agosto 2009, n. 102 e successivamente modificato dall'art.42 del decreto legge n.78/2010 convertito con Legge 30 luglio 2010 n.122, ha previsto che *«al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con regimi in sedimi diversi, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'ENAC è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del Piano economico finanziario della società di gestione ».*

- che l'articolo 22, comma 2, del decreto legge 9 febbraio 2012 n. 5, convertito con modificazioni in legge 4 aprile 2012 n. 35, ha fatto salvo il completamento delle procedure in corso alla data di entrata in vigore degli articoli da 71 a 82 del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012 n. 27, volte alla stipula dei contratti di programma con le società di gestione aeroportuale anche ai sensi dell'articolo 17, comma 34bis, del decreto legge 1 luglio 2009 n. 78, convertito con modificazioni in Legge 3 agosto 2009 n. 102 e successive modifiche.

CONSIDERATO

- che, in ragione delle modifiche del quadro normativo, è necessario adeguare la convenzione n. 2820 del 26 giugno 1974;

- che, in forza del disposto dell'articolo 17, comma 34bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni in legge 3 agosto 2009, n. 102, è necessario prevedere specifiche clausole in materia di contratto di programma da stipularsi in deroga alla disciplina vigente, volte, in particolare, ad introdurre sistemi di tariffazione pluriennale e modalità di aggiornamento validi per l'intera durata del rapporto concessorio, idonei a garantire al gestore un'adeguata remunerazione del capitale investito;

- che il previsto aumento di traffico sui sistemi aeroportuali con traffico superiore agli otto milioni di passeggeri rende necessario avviare un piano di interventi di adeguamento infrastrutturale per assecondare la crescita di traffico e garantire l'osservanza degli standard imposti dalla vigente normativa di settore;

RITENUTO

- di unificare nel presente Atto la disciplina del rapporto concessorio nonché quella del contratto di programma anche al fine di agevolare l'applicazione delle previsioni normative di cui al menzionato articolo 17, comma 34bis, per avviare la realizzazione di un vasto intervento di adeguamento infrastrutturale del sistema aeroportuale della Capitale diretto a soddisfare la crescita di traffico stimata dagli attuali 40 milioni a circa 100 milioni di passeggeri al 2044 con un livello di servizio corrispondente allo standard IATA di più elevato livello;

IN ATTESA

- della definizione dei procedimenti di attuazione dell'Atto di Intesa programmatica ENAC-ADR S.p.A. sottoscritto in data 10 settembre 2008, concernente l'aeroporto di Viterbo,

SI CONVIENE

TITOLO I CONVENZIONE

ARTICOLO 1 - OGGETTO E DURATA

1. Le premesse di cui sopra e gli allegati fanno parte integrante e sostanziale del presente Atto che disciplina i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione, uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali.
2. Il presente Atto regola altresì le modalità ed i criteri di determinazione dei corrispettivi per i servizi regolamentati e di aggiornamento periodico della dinamica tariffaria applicabile per il periodo di durata della gestione aeroportuale, ai sensi dell'art. 17, comma 34bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2009, n. 102.
3. La Concessionaria assicura la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali nonché ai regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile. La gestione, deve essere improntata a criteri di organicità ed economicità, garantendo altresì una congrua remunerazione del capitale investito.
4. La Concessionaria assume l'impegno di pianificare lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi attraverso strumenti previsionali tecnico-amministrativi, coerenti con le direttive definite dall'ENAC, anche al fine di assicurare adeguati livelli qualitativi, nel rispetto del principio di trasparenza e non discriminazione. Con riferimento al raggiungimento degli obiettivi indicati nel presente articolo in relazione al dimensionamento dell'infrastruttura gestita, al fine di garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale adeguato ai volumi di traffico stimati alle diverse soglie temporali (100 milioni di passeggeri all'anno 2044), la Concessionaria si impegna a realizzare, nel periodo di vigenza del presente Atto, in particolare, il programma degli interventi di adeguamento infrastrutturale di cui al successivo art. 9 di seguito riportati, anche ai fini dell'applicazione dell'art. 17, comma 34bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2009 n. 102 e successive modifiche ed integrazioni.

AEROPORTO LEONARDO DA VINCI – FIUMICINO

ATTIVITA' URBANISTICHE (Fiumicino Nord)

MASTER PLAN + STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

ESPROPRI
OPERE PROPEDEUTICHE UTILIZZO AREE DI SVILUPPO NORD

INTERVENTI INFRASTRUTTURE DI VOLO (Fiumicino Sud)

AREA OVEST - ISOLA SERAM, NUOVO VARCO DOGANALE
AREA OVEST AMPLIAMENTO PIAZZALI SOSTA AEROMOBILI
4^a PISTA - VIA DI RULLAGGIO - NUOVA PERIMETRALE – RETI PRIMARIE
ESTENSIONE PIAZZALI ZONA CARGO
COMPLETAMENTO RADDOPPIO TXWY BRAVO
RIFACIMENTO PIAZZALI EX AREA TECNICA AZ
PIAZZALI SUD EST 2^a FASE E PROLUNGAMENTO SOTTOPASSO
RIPROTEZIONE PIAZZOLA PROVA MOTORI
PISTA 2/TXWY INDIA - RIQUALIFICA E NORMATIVA
RISANAMENTO PIAZZALI QUADRANTE 300
RIQUALIFICA TXWY CHARLIE
RIQUALIFICA PISTA 3
NUOVI PIAZZALI IN AREA PIANABELLA
PIAZZALI AA/MM IN AREA EX POSTE - QUADRANTE 200
MANUTENZIONI STRAORDINARIE STRIP 16C/34C

INTERVENTI INFRASTRUTTURE DI VOLO (Fiumicino Nord)

FIUMICINO NORD- 5^a PISTA E 2 VIE RULLAGGIO
5^a PISTA - RETI PRIMARIE
PIAZZALI REMOTI
PIAZZALI A CONTRATTO
RECINZIONE E VIABILITA' PERIMETRALE
RETI IDRAULICHE E TRATTAMENTO ACQUE
STRUTTURE LOGISTICHE VIGILI DEL FUOCO
NUOVA IDROVORA DI FOCENE
6^a PISTA E RETI PRIMARIE
ACQUISIZIONE IMPIANTO DEICER

INTERVENTI TERMINAL (Fiumicino Sud)

ESTENSIONE AEROSTAZIONI
TERMINAL 3 - AMPLIAMENTO ZONA ARRIVI E RICONSEGNA BAGAGLI
NUOVO MOLO HUB EST (AREA DI IMBARCO A) E RELATIVI PIAZZALI
AMPLIAMENTO T1 E RELATIVO AVANCORPO
RICONVERSIONE CARGO AZ PER BHS/HBS
AREA DI IMBARCO F (COMPLETAMENTO MOLO C)
SISTEMA CONTROLLO SMISTAMENTO BAGAGLI IN TRANSITO

INTERVENTI TERMINAL (Fiumicino Nord)

AEROSTAZIONI PASSEGGERI - MODULO 1 (CAPACITA' 30 MILIONI DI PASSEGGERI -)
AEROSTAZIONI PASSEGGERI - MODULO 2 (CAPACITA' 20 MILIONI DI PASSEGGERI -)
AEROSTAZIONI PASSEGGERI - MODULO 3 (CAPACITA' 25 MILIONI DI PASSEGGERI -)

INTERVENTI LAND SIDE (Fiumicino Sud)

AREA OVEST - RIPROTEZIONI PER AMPLIAMENTO PIAZZALI
NUOVO MANUFATTO RENT A CAR E RIQUALIFICA SOTTOPASSO
OTTIMIZZAZIONE SISTEMI ED IMPIANTI TECNOLOGICI
INTERVENTI DI RIASSETTO IDROGEOLOGICO SEDIME
VIABILITA' - SVINCOLO AREA CARGO CITY
AMPLIAMENTO PARK A RASO PER ADDETTI AREA CENTRALE
PEOPLE MOVER
IMPIANTO TRATTAMENTO RIFIUTI

INTERVENTI LAND SIDE (Fiumicino Nord)

CENTRALI TECNOLOGICHE E UTILITIES
OPERE URBANIZZAZIONE
EDIFICI VETTORI, HANDLERS, ENTI DI STATO
SPOGLIATO I- LOGISTICA - OFFICINE

INTERVENTI PARCHEGGI (Fiumicino Sud)

PARCHEGGI A RASO AREA CARGO
PARCHEGGI A RASO AREA EST
AREA CENTRALE - PARK MULTIPIANO MODULO F
AREA EST (LUNGA SOSTA) - PARK MULTIPIANO MODULO J
AREA EST (LUNGA SOSTA) - PARK MULTIPIANO MODULO G

INTERVENTI PARCHEGGI (Fiumicino Nord)

PARCHEGGI MULTIPIANO - 4 MODULI DA 1200 POSTI AUTO CIASCUNO

ALTRI INTERVENTI PER RISTRUTTURAZIONI, MANUTENZIONI, SISTEMI INFORMATIVI (Fiumicino Sud e Nord e Ciampino)

AEROPORTO G.B. PASTINE DI CIAMPINO

Interventi infrastrutture di volo
Riqualifica sistema airside - Piste e vie di rullaggio
Nuovo Hangar CAI per aeromobili classe C

Interventi Terminal

Riqualifica Terminal Aviazione commerciale e generale

Altri interventi

Ristrutturazioni

Sistemi informativi e varie

Manutenzioni

Il suindicato programma di interventi costituisce elemento essenziale del presente Atto, anche ai fini dell'applicazione di quanto previsto dall'art. 17, comma 34 *bis* del D.L. 1 luglio 2009 n. 78, convertito con modificazioni dalla L. 3 agosto 2009 n. 102.

Relativamente al nuovo scalo di Viterbo, componente del sistema aeroportuale della Capitale, fermi restando gli obblighi assunti dalla Concessionaria nell'ambito dell'Atto di intesa programmatica delle attività propedeutiche all'Atto aggiuntivo per la concessione di gestione aeroportuale di detto scalo, le Parti danno espressamente atto che la disciplina convenzionale relativa all'assentimento della concessione per la costruzione e la gestione di tale scalo verrà demandata ad apposito Atto Convenzionale, una volta perfezionato il relativo iter procedimentale e verificatisi i relativi presupposti in fatto e in diritto, individuati nel Piano degli investimenti a lungo termine di cui al successivo art. 9, comma 1.

5. I sopra citati interventi realizzativi saranno progettati con criteri tali da assicurare un livello di servizio elevato e, con particolare riferimento a Fiumicino Nord, corrispondente allo standard IATA di più elevato livello.

6. La Concessionaria ha il compito di amministrare e gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nel sistema aeroportuale, ferme restando le responsabilità proprie degli altri soggetti presenti nell'aeroporto e l'obbligo della Concessionaria di provvedere alla definizione di tutte le procedure per la loro correlazione funzionale, come da certificazione aeroportuale. L'idoneità della Concessionaria ad espletare le attività di cui al presente comma è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC.

7. La Concessionaria definisce e attua le strategie e le politiche commerciali per lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale coerenti con le direttive definite dall'ENAC, finalizzate a privilegiare le attività trasportistiche in relazione alle esigenze del bacino di traffico servito.

8. Il presente Atto avrà scadenza al 30 giugno 2044, termine della concessione ai sensi delle disposizioni richiamate in premessa, ovvero alla successiva data che, ai sensi dell'art. 17, comma 34bis del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2009 n. 102 e successive modifiche ed integrazioni, sarà eventualmente fissata per consentire il riequilibrio del Piano economico-finanziario della Concessionaria nei casi previsti al seguente art. 11.

ARTICOLO 2 - OBBLIGHI E FACOLTA' DELLA CONCESSIONARIA

1. La Concessionaria, riconoscendo che la realizzazione e lo sviluppo infrastrutturale e la gestione delle stesse e dei servizi finalizzati alla regolarità del trasporto aereo, alla piena funzionalità ed efficienza degli impianti ed alla complessiva sicurezza operativa costituiscono lo scopo primario della concessione di gestione aeroportuale totale al cui soddisfacimento deve essere prioritariamente teso l'utilizzo dei beni e delle risorse affidate, provvede, nel rispetto della normativa nazionale, europea e internazionale, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, con oneri a proprio carico, a:

a) gestire il sistema aeroportuale della Capitale quale complesso di beni, attività e servizi organizzati destinati direttamente o indirettamente alle attività aeronautiche, adottando ogni iniziativa finalizzata allo sviluppo intermodale dei trasporti in favore delle comunità territoriali vicine e assicurando altresì lo svolgimento dell'attività di aviazione generale con ogni iniziativa diretta ad

evitare pratiche discriminatorie rispetto all'aviazione commerciale e con l'individuazione, in presenza di esigenze di sicurezza o di operatività o di sviluppo aeroportuale, d'intesa con l'ENAC, di soluzioni per la eventuale ricollocazione all'interno del sedime aeroportuale o presso aerodromi o aviosuperfici vicini;

b) sviluppare in esclusiva il sistema aeroportuale della Capitale con il primario obiettivo di pervenire ad una organizzazione della rete aeroportuale nel contesto del futuro sistema aeroportuale europeo, nazionale e regionale nel rispetto delle linee di politica del trasporto ed indirizzi tecnici di derivazione istituzionale, nonché del principio di trasparenza e non discriminazione, fermo l'equilibrio economico finanziario della Concessione;

c) presentare all'ENAC, secondo le modalità di cui al successivo art. 9, il Piano di Sviluppo Aeroportuale relativo alla realizzazione degli interventi indicati al precedente art. 1, comma 4, ed a provvedere agli eventuali successivi aggiornamenti, nonché il relativo Piano economico-finanziario;

d) presentare per ciascuno scalo i documenti tecnici pluriennali per la realizzazione degli investimenti da effettuare coerenti con il Piano di Sviluppo Aeroportuale;

e) sviluppare il sistema aeroportuale della Capitale anche attraverso la realizzazione, per ciascuno scalo, delle opere individuate al precedente art. 1, comma 4, nel rispetto dell'autonomia gestionale e in conformità delle previsioni contenute nel Piano di Sviluppo Aeroportuale e del relativo Piano economico-finanziario;

f) organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse disponibili per la realizzazione delle infrastrutture e per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, in conformità alle vigenti disposizioni di settore, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia, di economicità e di tutela dell'ambiente;

g) sviluppare e promuovere, con riferimento al principio di sostenibilità, l'adozione di soluzioni strutturate per i sottosistemi funzionali, gli impianti, le tipologie degli elementi costruttivi e gli apparati tecnologici improntate all'autosufficienza energetica (da fonti rinnovabili), con un contenimento dei consumi e degli inquinanti e con una progettazione integrata delle infrastrutture nel contesto ambientale/paesaggistico. In particolare, fermi restando gli adempimenti previsti dalla vigente normativa in materia di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili, la Concessionaria assicura, per quanto di competenza, con oneri a proprio carico, lo svolgimento delle attività di valutazione per l'adozione delle restrizioni operative disciplinate dal decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 ed i costi inerenti al funzionamento del previsto Comitato tecnico-consultivo, ivi compreso il trattamento economico di missione eventualmente spettante ai componenti del medesimo Comitato; assicura altresì gli adempimenti previsti dal decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194;

h) assicurare con continuità e regolarità, nel rispetto del principio di imparzialità e secondo le regole di non discriminazione dell'utenza, i servizi aeroportuali di propria competenza. In particolare, la Concessionaria, in conformità alla normativa vigente, provvede, direttamente o indirettamente, anche a mezzo di ditte specializzate e/o società separate e/o collegate o controllate:

h.1) ad assicurare l'efficienza degli impianti di propria competenza e degli apparati aeroportuali (a titolo esemplificativo e non esaustivo piste, piazzali, aree di movimento, manovra e sosta, strade interne, ecc.); ad assicurare i servizi di pulizia, di raccolta ed eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, di trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio dell'erba, di pronto soccorso di linea e di determinazione sistematica del coefficiente di attrito delle pavimentazioni;

h.2) ad assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere, infrastrutture e impianti del sistema aeroportuale della Capitale oggetto di concessione, ferma restando la propria responsabilità, per garantire che siano in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento per il periodo di validità del presente Atto e fino alla consegna all'ENAC;

h.3) ad assicurare la disponibilità, la conduzione e la manutenzione dei mezzi, attrezzature ed impianti e di quanto altro occorre per l'efficiente, continuo e regolare svolgimento dei servizi aeroportuali gestiti direttamente, di cui al precedente punto h.1);

h.4) ad assicurare la somministrazione di acqua potabile ed industriale, l'energia elettrica per illuminazione e forza motrice, il condizionamento, la depurazione biologica, la vigilanza e guardiana, l'alimentazione degli impianti e degli apparati aeroportuali gestiti, la pulizia degli ambienti, il giardinaggio e l'asportazione, trattamento e distruzione dei rifiuti, i servizi di telecomunicazione, in particolare i servizi telefonici interni al sedime aeroportuale, i servizi telegrafici e telematici, nonché a sostenere tutti gli altri oneri di gestione ed esercizio aeroportuale. Tali prestazioni sono fornite anche all'ENAC e, d'intesa con questo, agli Enti di Stato e agli altri soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto;

h.5) a svolgere ogni attività di supporto necessaria all'espletamento delle competenze da parte delle Amministrazioni dello Stato dei servizi di soccorso e sanitari in ambito aeroportuale;

h.6) ad adottare le misure idonee ad assicurare i servizi antincendio di cui alla legge 23 dicembre 1980, n. 930 e successive modificazioni e integrazioni;

h.7) ad assicurare lo svolgimento dei servizi di controllo di sicurezza di cui al regolamento 29 gennaio 1999, n. 85, e successive modifiche ed integrazioni secondo le prescrizioni e nel rispetto dei termini e delle modalità definiti dall'ENAC;

h.8) ad assicurare la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva e luminosa (AVL) non di proprietà di ENAV s.p.a;

h.9) ad adottare le misure idonee a prevenire rischi da volatili;

h.10) a segnalare all'ENAC gli eventi che mettono in pericolo oppure che, se non corretti, rischiano di mettere in pericolo un aeromobile impiegato in attività di aviazione civile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. A titolo esemplificativo si considerano tali gli eventi ricompresi negli allegati I e II al decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213;

h.11) ad assicurare la gestione degli oggetti smarriti;

h.12) ad assicurare all'utenza la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, così come previsto agli articoli 705 e 706 del codice della navigazione ed assolvere ogni ulteriore adempimento previsto dalla vigente normativa o concordato con l'ENAC, anche per quanto previsto dal decreto legislativo n. 18/99, favorendo, nel rispetto dei principi di imparzialità e di non discriminazione, la presenza di una pluralità di operatori di assistenza a terra così da garantire all'utenza le migliori condizioni di servizio, anche per quanto attiene la messa a disposizione degli spazi necessari per l'effettuazione dell'assistenza a terra anche in regime di auto assistenza. Il numero degli operatori ammessi terrà conto dei criteri di congruità, così come individuati dall'ENAC, rispetto all'entità del traffico da servire ed agli spazi disponibili, nonché dei livelli di sicurezza delle operazioni da eseguire;

h.13) a garantire i servizi di assistenza ai passeggeri con disabilità e alle persone a mobilità ridotta in conformità della normativa europea e della relativa disciplina di attuazione e sanzionatoria;

h.14) a vigilare sul puntuale adempimento di tutti gli obblighi, contrattuali e derivanti dal regolamento di scalo, posti a carico del gestore dell'impianto statico carburanti, al fine di garantire, in ogni caso, la disponibilità di carburante necessario a soddisfare le esigenze operative dello scalo;

h.15) a consegnare in duplice esemplare all'ENAC gli inventari e i disegni esecutivi degli immobili, nonché gli schemi con i tracciati degli impianti e delle reti di distribuzione in ambito aeroportuale e le relative variazioni ed aggiornamenti;

i) garantire la tenuta, nonché la trasmissione all'ENAC della contabilità analitica relativa a ciascun servizio regolamentato, all'insieme dei servizi non regolamentati ed alle attività escluse;

j) inviare annualmente, previa certificazione, da parte della Concessionaria, all'ENAC, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della ragioneria generale dello Stato, dopo l'approvazione da parte degli organi societari, il bilancio di esercizio e consolidato e le relative certificazioni unitamente ai bilanci delle società derivanti da scorporo di attività di cui alla precedente lettera h), per l'affidamento delle stesse attività a società controllate; la Concessionaria ha altresì l'obbligo di comunicare

all'ENAC l'eventuale costituzione di società per la gestione delle attività commerciali di cui all'art. 4, comma 2;

k) mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale come fissati nell'**Allegato 1**;

l) prevedere e mantenere nel proprio statuto idonee misure atte a prevenire conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità.

2. E' in facoltà della Concessionaria provvedere alla fornitura di altri beni e servizi non elencati nei precedenti commi, di interesse degli operatori aeroportuali o di terzi, ferma restando la propria responsabilità, anche mediante appalti o subconcessioni parziali, ovvero per il tramite di società separate, secondo la normativa vigente.

3. La Concessionaria garantisce, nei limiti di quanto di propria competenza, idonei "standard" di servizio offerti all'utenza, in relazione a quanto previsto dalla carta dei servizi approvata da ENAC. Provvede inoltre a dare adeguata e diffusa informazione sulla ubicazione dei vari servizi nelle aree interne e/o esterne alla aerostazione dedicati ai passeggeri e, in particolare, sui punti allestiti per ogni comunicazione utile agli stessi, ivi compresi il trattamento del bagaglio, gli orari schedulati ed i ritardi dei voli in partenza ed in arrivo.

4. La Concessionaria corrisponde all'ENAC il canone annuo di concessione determinato ai sensi dell'art. 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche ed integrazioni. Qualora a seguito di disposizioni normative e/o di provvedimenti amministrativi dovesse essere modificata la misura del canone di concessione rispetto a quella indicata al presente comma, o introdotte forme di tassazione ad effetto equivalente a carico della Concessionaria, quest'ultima avrà diritto al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggior esborso, determinato con le modalità di cui agli artt. 32, comma 7, e 37.

5. La Concessionaria si impegna a versare gli importi dovuti per l'affidamento dei servizi di sicurezza di cui al regolamento 29 gennaio 1999, n. 85, nella misura e secondo le modalità stabilite ai sensi della legge n. 248/2005 e successive modifiche ed integrazioni.

6. Si da' atto che con ordinanze nn. 11/2006 e 7/2007 sono stati adottati i Regolamenti di scalo di Fiumicino e Ciampino proposti dalla Concessionaria, conformi alle previsioni dell'art. 2 della legge n. 265/2004 e comprendenti la disciplina delle sanzioni, anche pecuniarie, alla cui irrogazione provvede l'ENAC, anche su proposta della Concessionaria, ove si riferiscano a violazioni dei Regolamenti di scalo medesimi compiute dagli operatori aeroportuali. Ferma restando la disciplina delle sanzioni previste dall'art. 1174 del codice della navigazione, l'accertata inadempienza da parte della Concessionaria alle disposizioni dei regolamenti di scalo adottati, comporterà, ove ne sussistano i presupposti, l'applicazione del successivo articolo 20. La Concessionaria propone i successivi aggiornamenti dei Regolamenti di scalo all'ENAC, per l'adozione, e ne verifica il rispetto da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali.

7. La Concessionaria comunica, con cadenza mensile, i dati statistici di traffico relativi all'attività aeroportuale, nonché, su richiesta dell'ENAC, quelli economici, finanziari ed organizzativi di propria competenza inerenti sia la gestione della concessionaria sia quella delle eventuali società autorizzate da ENAC esercenti attività regolate o non regolate, ivi comprese le informazioni e i documenti inerenti i rapporti di natura commerciale. Le informazioni e i documenti acquisiti nell'esercizio della vigilanza sono coperti dal segreto di ufficio.

8. La Concessionaria assolve ogni ulteriore adempimento previsto dalla normativa di settore o concordato con l'ENAC.

9. L'ENAC da atto che la Concessionaria è subentrata all'Amministrazione concedente negli obblighi di quest'ultima verso il Consorzio di Bonifica Tevere - Agro Romano, già Consorzio di Bonifica Ostia Maccarese, a decorrere dall'inizio della gestione del complesso aeroportuale.

ARTICOLO 3 - AUTORIZZAZIONI PER MODIFICAZIONI SOGGETTIVE DELLA CONCESSIONARIA

1. A fini di preventiva valutazione di compatibilità con la normativa afferente le gestioni aeroportuali, sono sottoposte ad autorizzazione preventiva dell'ENAC, a pena di decadenza dalla concessione, le operazioni che implicano modifiche soggettive della Concessionaria.

Decorso inutilmente il termine di 60 giorni dall'istanza formulata dalla Concessionaria, l'autorizzazione all'operazione si intende rilasciata ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 20, comma 1, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s. m.i.

2. Al fini del comma 1, per modifiche soggettive riguardanti la Concessionaria si intende ogni operazione di fusione, scissione, trasferimento dell'azienda o di rami di essa, mutamento di sede sociale o di oggetto sociale, scioglimento della società. Non costituisce modifica soggettiva la vendita e/o il collocamento delle azioni della Concessionaria presso un mercato borsistico regolamentato, fermo restando quanto disposto nei successivi commi 6 e 8.

3. Qualora l'indice di solidità patrimoniale della Concessionaria previsto nell'**Allegato 1** del presente Atto, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio, risulti pari o inferiore a 1.6 non sono soggette ad autorizzazione preventiva dell'ENAC le operazioni di trasferimento delle partecipazioni, anche di controllo, detenute dalla Concessionaria, solo se esse comportano, nell'esercizio in cui si perfeziona l'operazione, un miglioramento del predetto indice. Qualora l'indice sia superiore al valore 1.6, l'operazione non è soggetta ad autorizzazione sempre che essa non comporti, nell'esercizio in cui la stessa operazione viene effettuata, un decremento di tale indice al di sotto del predetto valore 1.6. Ove dal bilancio dell'esercizio interessato risulti che le operazioni di cui ai precedenti periodi avrebbero dovute essere sottoposte ad autorizzazione preventiva ed invece non lo siano state, si applica alla Concessionaria la sanzione prevista dall'art. 17, fermo l'obbligo della Concessionaria di ricostituire l'indice di solidità patrimoniale al valore preesistente alle operazioni medesime, relativamente al caso di cui al primo periodo del presente comma ovvero al valore 1.6 relativamente al caso di cui al secondo periodo del presente comma.

4. Nel caso di operazioni che comportano la costituzione ovvero l'acquisizione, da parte della Concessionaria, di partecipazioni, anche di controllo, allorchè il corrispettivo stabilito sia di ammontare superiore a un decimo del patrimonio netto della Concessionaria al 31 dicembre dell'anno precedente, qualora l'indice di solidità patrimoniale, previsto nell'**Allegato 1**, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio dell'esercizio in cui si è perfezionata l'acquisizione, risulti inferiore a 1.6, la Concessionaria, è tenuta a riequilibrare tale indice al livello minimo di 1.6. Le operazioni di cui al periodo che precede sono soggette ad autorizzazione preventiva dell'ENAC qualora ineriscano lo svolgimento di attività regolate e non regolate di cui al presente atto. Decorso inutilmente il termine di 60 giorni dall'istanza formulata dalla Concessionaria l'autorizzazione si intende rilasciata ai sensi e per gli effetti dell'art. 20, comma 1 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i.. L'autorizzazione può essere negata solo per contrasto dell'operazione con norme imperative o alle prescrizioni di ENAC in materia di gestioni aeroportuali e non anche per valutazioni relative a profili gestionali, economici o patrimoniali dell'operazione stessa.

5. Nei casi di cui ai commi 3 e 4, il riequilibrio, realizzato mediante aumenti di capitale ovvero altri strumenti od operazioni volte al ripristino dell'indice di solidità patrimoniale, deve essere effettuato, a pena di decadenza, entro 6 mesi dalla data di approvazione del bilancio.

6. A pena di decadenza dalla concessione, è necessario che il controllo, ai sensi dell'art. 2359 del codice civile, della Concessionaria resti sempre in capo ad un soggetto che abbia i requisiti e assuma gli obblighi seguenti:

- a) patrimonializzazione idonea e cioè che esso abbia un patrimonio netto, risultante dall'ultimo bilancio d'esercizio approvato e certificato, almeno pari a 1 milione di euro per ogni punto percentuale di partecipazione nel capitale della Concessionaria;
- b) fermo quanto previsto ai commi 1 e 2, assicurare il mantenimento in Italia, anche a fini fiscali, della sede della Concessionaria, nonché il mantenimento delle competenze tecnico-organizzative della Concessionaria per la realizzazione delle attività previste dall'art. 2 del presente Atto, impegnandosi formalmente ad assicurare alla Concessionaria i mezzi occorrenti per far fronte agli obblighi derivanti dal presente Atto e dagli atti ad esso allegati, agendo a tal fine al meglio delle proprie possibilità;
- c) l'organo amministrativo sia composto, nella misura richiesta, da amministratori e sindaci in possesso dei requisiti di professionalità e, se del caso, di indipendenza richiesti dal decreto legislativo n. 58/1998, ed aventi, altresì, i requisiti di onorabilità previsti ai fini della quotazione in borsa dall'ordinamento del Paese in cui ha sede la Società.

7. Senza pregiudizio per quanto previsto ai commi 2 e 9, qualsiasi operazione per effetto della quale la Concessionaria possa non esser più controllata, ai sensi dell'art. 2359 del codice civile, e che pertanto renda inapplicabili le previsioni di cui al comma 6, deve essere rappresentata all'ENAC con ogni occorrente dettaglio ed è soggetta a preventiva autorizzazione dell'ENAC stesso, da fornire entro 60 giorni dall'avvenuta rappresentazione. Decorso tale termine l'autorizzazione si intende rilasciata ai sensi dell'art. 20, comma 1, della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i.

8. La Concessionaria, a pena di decadenza dalla concessione, è tenuta a fornire con la dovuta sollecitudine all'ENAC tutti gli elementi informativi occorrenti per la verifica della persistenza dei requisiti ovvero dell'osservanza degli obblighi di cui al presente articolo. In caso di cambio di controllo, l'ENAC formulerà le proprie eventuali eccezioni entro il termine di 60 giorni dal ricevimento delle informazioni. Decorso tale termine senza eccezioni da parte dell'ENAC, l'obbligo di cui al precedente comma si intende adempiuto.

9. Resta fermo che ogni operazione posta in essere dai soggetti controllanti la controllante della Concessionaria e/o atti di disposizione di azioni della controllante della Concessionaria non costituisce cambiamento di controllo e non è quindi soggetta ad autorizzazione o altri atti di assenso.

ARTICOLO 4 - SUBCONCESSIONI

1. E' consentito, su autorizzazione dell'ENAC, l'affidamento in subconcessione di aree e locali destinati alle attività aeronautiche. Decorso inutilmente il termine di 30 giorni dall'istanza formulata dalla Concessionaria, l'autorizzazione si intende rilasciata ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni.

2. E' consentito, previa comunicazione scritta all'ENAC, l'affidamento in subconcessione di aree e locali destinati alle altre attività, intendendosi come tali, ad esempio, le attività commerciali, la logistica e quelle finalizzate alla somministrazione di utenze e servizi ad enti pubblici e privati, nel rispetto dei piani di utilizzo approvati dall'ENAC.

3. I rapporti di subconcessione di cui ai commi 1 e 2 devono contenere la clausola di rispetto della Carta dei servizi e del regolamento di scalo e non possono avere durata superiore a quella della concessione e sono risolti di diritto in caso di scadenza, di cessazione per risoluzione, di revoca o di decadenza della concessione stessa.

4. Le subconcessioni in favore di operatori esercenti attività non aeronautiche sono effettuate sulla base delle strategie e politiche commerciali e di pianificazione della Concessionaria, nel rispetto della normativa vigente. Nell'affidamento delle subconcessioni la concessionaria dovrà assicurare il rispetto della concorrenza e della non discriminazione, avuto anche riguardo alle attività svolte dalle imprese riconducibili ai soci della Concessionaria.

5 La Concessionaria assicura che i soggetti terzi ammessi ad operare nell'aeroporto stipulino, in conformità alle vigenti indicazioni dell'ENAC, adeguate polizze assicurative a copertura di tutti rischi connessi all'esplicazione della propria attività in ambito aeroportuale per danni che comunque possano arrecare alle Amministrazioni ed Enti presenti in aeroporto e/o a terzi.

ARTICOLO 5 - COLLEGIO SINDACALE

In conformità a quanto stabilito dall'art. 5, comma 2, punto 8, della Legge 10 novembre 1973, n. 755, fanno parte del Collegio sindacale della Concessionaria tre membri designati, rispettivamente, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dello sviluppo economico. La presidenza del Collegio sindacale spetta al sindaco designato dal Ministro dell'economia e delle finanze.

ARTICOLO 6 - COMPETENZE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E DELL'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

1. Compete al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze su motivata proposta dell'ENAC, i provvedimenti di revoca e decadenza di cui agli articoli 18 e 20 oltre al provvedimento concernente la cessazione del rapporto concessorio di cui all'art.19.

2. Compete all'ENAC, nel rispetto dell'autonomia gestionale della Concessionaria:

- a) esercitare, ai sensi dell'art. 705 del codice della navigazione, le funzioni di controllo e vigilanza sull'attività della Concessionaria con particolare attenzione, altresì, ai principi di sicurezza, nel rispetto della specialità del rapporto stabilita dalla legge;
- b) fornire linee ed indirizzi per l'elaborazione, a cura della Concessionaria, del Piano di sviluppo aeroportuale in conformità a quanto previsto all'art. 1, comma 4, assicurando in ogni caso, nel rispetto di quanto previsto al Titolo II, il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario degli investimenti e della connessa attività di gestione aeroportuale dell'ultimo Piano economico-finanziario approvato;
- c) svolgere le funzioni previste nell'ambito della procedura di determinazione della dinamica tariffaria dei servizi regolamentati disciplinati nel Titolo II del presente Atto;
- d) attuare la normativa di recepimento della direttiva 96/67 CEE, garantendone altresì l'osservanza;
- e) adottare il regolamento di scalo proposto dalla Concessionaria conformemente alle previsioni dell'art. 2 della legge n. 265/2004 e successive modifiche ed integrazioni;
- f) applicare le penali previste dal successivo art. 17, nonché proporre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ove ne sussistano i presupposti, l'adozione dei provvedimenti di cui agli articoli 18,19,20;
- g) coordinare, nel rispetto delle reciproche competenze, l'attività delle Amministrazioni e degli Enti di Stato istituzionalmente presenti nell'aeroporto, concordando con la Concessionaria l'assegnazione delle superfici individuate e messe a disposizione da quest'ultima, al fine di favorire l'ordinato sviluppo e l'esercizio delle attività aeroportuali.

3. Fermo quanto previsto al comma 3 bis, nell'esercizio della funzione di vigilanza di cui all'art.3, l'ENAC autorizza preventivamente l'eventuale scorporo di attività regolate e non regolate di cui al presente atto o la costituzione di società, e l'affidamento delle attività stesse a società controllate. Decorso infruttuosamente il termine di 60 giorni dall'istanza formulata dalla Concessionaria, l'autorizzazione si intende rilasciata ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni. L'autorizzazione può essere negata solo per contrasto della richiesta con norme imperative e non anche per valutazioni relative a profili gestionali, economici o patrimoniali dell'operazione. Alle società di cui al presente comma si applicano le disposizioni di cui all'art. 11 del regolamento n. 521/97, in materia di collegi sindacali ove esercitino attività regolate.

3bis. Si da atto, anche ai fini dell'applicazione dell'art. 18, commi 5 e 6, dell'art. 19, commi 5 e 6, dell'art. 20, commi 7 e 8 e dell'art. 20 bis, commi 8 e 9, dell'avvenuto affidamento di attività regolate e non regolate, già attuato dalla Concessionaria alla data di sottoscrizione del presente Atto, alle società ADR Engineering S.p.A., ADR Tel. S.p.A., ADR Advertising S.p.A., ADR Assistance S.r.l., ADR Sviluppo S.r.l., Leonardo Energia Società Consortile a.r.l., ADR Mobility S.r.l. e ADR Security S.r.l.

4. Sulla base di relazioni periodiche di cui all'art. 9 presentate dalla Concessionaria, l'ENAC verifica la sussistenza dei requisiti oggettivi, nonché la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nel Piano di Sviluppo Aeroportuale di cui all'art. 9, segnalando eventuali inadempienze ai fini dell'avvio di iniziative di correzione del programma stesso o per l'avvio del procedimento di contestazione degli addebiti, ovvero, dell'applicazione della penale di cui all'art. 17 della presente convenzione o, se ne ricorrono i presupposti dell'avvio del procedimento di decadenza di cui all'art. 20. L'ENAC verifica altresì il rispetto del Piano di qualità di cui all'art. 29 anche ai fini dell'applicazione di quanto ivi previsto.

ARTICOLO 7 - CARTA DEI SERVIZI

1. La Concessionaria garantisce, nei limiti di propria competenza, il rispetto dei livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza come previsti nella Carta dei servizi adottata dalla stessa ai sensi della normativa vigente e comunica periodicamente all'ENAC i dati relativi alla qualità dei servizi.

2. L'ENAC si impegna ad individuare adeguate misure che consentano alla Concessionaria di perseguire il rispetto degli obblighi nascenti dalla Carta dei servizi anche da parte dei soggetti operanti, a qualunque titolo, nell'aeroporto.

ARTICOLO 8 - OPERATIVITÀ AEROPORTUALE

1. La Concessionaria garantisce, per quanto di competenza, la piena operatività del sistema aeroportuale della Capitale, con i limiti orari fissati per ciascun aeroporto dall'ENAC, nel rispetto della normativa e regolamentazione nazionale, europea e internazionale.

2. L'ENAC vigila, per quanto di competenza e d'intesa con gli enti interessati, affinché la pianificazione dell'attività aerea sia compatibile con i livelli di capacità aeroportuale, nel rispetto della normativa nazionale, europea e internazionale.

3. La Concessionaria, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con l'ENAV, assegna, in base a criteri di non discriminazione, le piazzole di sosta degli aeromobili e assicura l'ordinato movimento dei mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

4. La Concessionaria applica, in casi di necessità ed urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto.

5. La Concessionaria informa tempestivamente l'ENAC, l'ENAV, i vettori e tutti i soggetti interessati, in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento degli aeroporti gestiti, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti la struttura aeroportuale, ad eccezione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL), anche al fine di una corretta e tempestiva informazione degli utenti.

ARTICOLO 9 - PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE - DOCUMENTI TECNICI PLURIENNALI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI

1. Il Programma degli investimenti di lungo termine previsti dalla Concessionaria sino al 30 giugno 2044 relativo al sistema aeroportuale della Capitale costituisce l'**Allegato 2** al presente atto e ricomprende le opere di cui all' art. 1, comma 4. Il Piano Economico Finanziario di cui al successivo art. 11 costituisce l'**Allegato 3**.

1bis. Gli investimenti da realizzare nel decennio 2012 – 2021 relativamente al sistema aeroportuale della Capitale con dettaglio degli investimenti per il quinquennio 2012-2016, sono riportati nell'**Allegato 4** che, approvato da ENAC, con il presente Atto costituisce Piano di Sviluppo Aeroportuale con validità dalla data di efficacia del presente Atto.

2. Fermo quanto previsto al comma 1bis, la Concessionaria si impegna a presentare entro il 30 giugno 2013 il Piano di Sviluppo Aeroportuale con validità 1 gennaio 2017/30 giugno 2044 relativo al sistema aeroportuale della Capitale di cui al precedente comma 1. Con riferimento al residuo sottoperiodo regolatorio (2017-2021), il Piano di Sviluppo Aeroportuale includerà altresì un Documento Tecnico riportante la descrizione di ciascun intervento da realizzare, la stima economica dello stesso ed il relativo cronoprogramma contenente la scansione temporale delle diverse fasi riguardanti la progettazione, l'esecuzione dei lavori e l'entrata in esercizio delle opere.

3. Al fine di consentire la verifica dello stato di attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale e di evidenziare le eventuali variazioni, la Concessionaria presenta all'inizio di ogni periodo di regolazione tariffaria, il Documento Tecnico pluriennale per la realizzazione degli investimenti del sistema aeroportuale della Capitale, coerente con il Piano di Sviluppo Aeroportuale avente orizzonte temporale per l'intera durata della concessione, contenente l'indicazione di dettaglio dei tempi e modalità di realizzazione degli interventi programmati nel periodo di riferimento, unitamente alla relazione di consuntivo del periodo di regolazione tariffaria scaduto. Fermo restando l'obbligo di eseguire nel periodo di riferimento gli investimenti previsti, la Concessionaria, previa approvazione da parte dell'ENAC, può variare, per motivate esigenze, l'ordine temporale di esecuzione degli interventi, predisponendo, a tal fine, un nuovo cronoprogramma. In caso di adeguamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale, la Concessionaria, ove necessario, provvede all'aggiornamento del connesso Documento tecnico pluriennale per la realizzazione degli investimenti del sistema aeroportuale della Capitale.

4. In caso di sopravvenute disposizioni normative ovvero di esigenze inerenti la sicurezza, la regolarità del trasporto aereo o comunque connesse al dimensionamento dei volumi di traffico, anche su segnalazione di ENAC la Concessionaria può sottoporre all'approvazione dell'Ente la modifica del Piano di Sviluppo Aeroportuale di cui al precedente comma 2. Tale modifica può riguardare sia l'introduzione di interventi non previsti, sia lo stralcio e/o la modifica di quelli originariamente programmati. In tali ipotesi, la Concessionaria provvede contestualmente all'aggiornamento del Piano economico-finanziario, ai sensi del successivo art. 11, comma 3, al fine di garantire il mantenimento delle condizioni di equilibrio del Piano economico-finanziario ultimo approvato anche mediante la eventuale ridefinizione della dinamica tariffaria. Ove non intervenisse l'approvazione dell'ENAC sulla unitaria proposta dalla Concessionaria anche di aggiornamento del Piano economico – finanziario entro 180 giorni dalla presentazione della proposta stessa, troverà applicazione il successivo art. 19 con il pagamento del relativo indennizzo.

5. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, autorizzato ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/1977 e s.m.i., comporta automatica variante agli strumenti urbanistici vigenti, nonché dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità e urgenza dell'opera nel suo complesso e sostituisce a tutti gli effetti del presente Atto il Piano di Sviluppo Aeroportuale di cui al precedente comma 1 bis.

6. Fermo quanto previsto al successivo art. 11, comma 3, qualora il procedimento di approvazione del Piano di Sviluppo aeroportuale non sia perfezionato entro 36 mesi dalla sua presentazione a ENAC nei termini di cui al comma 2, il presente Atto potrà essere dichiarato risolto

dalla Concessionaria ai sensi del successivo art. 19, con il pagamento del relativo indennizzo, purché ENAC adotti il nulla osta tecnico entro sei mesi dalla presentazione del Piano di Sviluppo aeroportuale completo di tutti gli elaborati previsti di cui all'Allegato 5.

Il termine di sei mesi sarà sospeso in caso di richiesta di ENAC di completamento e/o integrazione degli elaborati presentati ovvero di adeguamento degli stessi alle eventuali prescrizioni stabilite da ENAC in applicazione delle linee ed indirizzi di cui all'art. 6, comma 2, lett. b), per il periodo intercorrente dalla data di ricezione della richiesta sino alla data di consegna degli elaborati mancanti e/o integrati da parte della Concessionaria.

Ove il nulla osta tecnico di ENAC non intervenga nel termine di sei mesi sopra indicato, il presente Atto potrà essere dichiarato risolto dalla Concessionaria ai sensi del successivo art. 19, con il pagamento del relativo indennizzo.

7. Le occupazioni, le espropriazioni e le acquisizioni di terreni e beni immobili strettamente necessari per l'adeguamento infrastrutturale del sistema aeroportuale della Capitale possono essere effettuate a cura e a spese della Concessionaria, ferma restando la contestuale acquisizione al demanio dello Stato dei terreni stessi. I costi sostenuti a qualsiasi titolo dalla Concessionaria per le predette occupazioni, espropriazioni ed acquisizioni saranno considerati, per le finalità del presente Atto, nei limiti del valore di congruità definito attraverso formale procedura valutativa e, limitatamente ai servizi soggetti a regolazione tariffaria, trattati come costi ammessi ai fini della determinazione della componente tariffaria K, di cui al successivo Titolo II, art. 36. La Concessionaria è altresì autorizzata a compiere tutte le operazioni relative, ivi comprese quelle sostitutive di acquisto degli immobili stessi.

8. Ai sensi dell'art. 1, comma 6, della legge n. 351/1995 l'approvazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

9. La Concessionaria presenta all'ENAC la relazione annuale sullo stato di attuazione degli interventi, inclusi gli adempimenti progettuali e procedurali finalizzati all'esecuzione delle opere, motivandone gli eventuali scostamenti anche per quanto previsto al successivo Titolo II.

10. I progetti delle opere da realizzare, ivi comprese quelle previste nelle variazioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale, sono approvati ai sensi dell'art. 702 del codice della navigazione dall'ENAC che si pronuncia entro 180 giorni dalla loro presentazione da parte della Concessionaria.

11. La realizzazione delle opere avviene sotto la responsabilità della Concessionaria, la quale è tenuta all'osservanza della vigente normativa europea e nazionale, assumendo, nell'affidamento dei lavori, la qualità di ente aggiudicatore.

12. Le opere realizzate entro il sedime aeroportuale sono soggette a certificazione di agibilità e collaudo da parte dell'ENAC o secondo procedure approvate dall'ENAC, conformemente alla normativa in materia di appalti di Lavori Pubblici, con oneri a carico della Concessionaria. Qualora il collaudo sia effettuato da apposita commissione, la Concessionaria designa, per le opere realizzate in autofinanziamento, un proprio rappresentante.

ARTICOLO 10 - PROVENTI

1. Costituiscono proventi della Concessionaria:

- a) i diritti per l'uso degli aeroporti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324 e successive modificazioni ed integrazioni;
- b) la tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117;

- c) i corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza ai sensi dell'art. 8 del regolamento del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'Interno, 29 gennaio 1999, n. 85;
- d) i corrispettivi derivanti dall'applicazione del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, concernente l'attuazione della direttiva 96/67/CE;
- e) i corrispettivi per la prestazione dei servizi di assistenza alle persone con disabilità ed alle persone a mobilità ridotta, così come previsto dal regolamento CE n. 1107/2006;
- f) i proventi derivanti dall'esercizio dell'attività aeroportuale diretta ed indiretta e ogni altro provento relativo a prestazioni, forniture e somministrazioni da essa Concessionaria esperite o derivante dall'esercizio di altre attività svolte dalla medesima in ambito aeroportuale;
- g) i proventi derivanti dalla utilizzazione a qualunque fine delle aree, manufatti e locali dei sedimi aeroportuali in concessione da parte di terzi per attività commerciali ed aeronautiche;
- h) i proventi che la Concessionaria ha diritto di pretendere a titolo di equo corrispettivo da chiunque svolga, anche occasionalmente, nell'ambito degli aeroporti in concessione, una attività non aviation a fine di lucro, non altrimenti compensata.

2. I proventi di cui alle lettere f), g) ed h) del precedente comma 1, e comunque quelli derivanti o connessi ad attività commerciali, non rientrano nella disciplina tariffaria di cui al presente Atto.

3. Le entrate di provenienza erariale devono essere contabilmente separate, anche ai fini dell'imputazione delle spese, da tutte le altre entrate della Concessionaria

ARTICOLO 11 - PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DI CONVENZIONE

1. La Concessionaria ha provveduto alla redazione del Piano economico-finanziario per il sistema aeroportuale gestito, riportato nell'**Allegato 3**, quale parte integrante del presente Atto. Il Piano economico-finanziario contiene tutti gli elementi di base che determinano l'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa attività di gestione aeroportuale, eseguita dalla Concessionaria direttamente e/o tramite società autorizzate, nel periodo di vigenza della concessione.

2. Con cadenza quinquennale la Concessionaria presenta, oltre a quanto indicato nell'art. 9, punto 2, almeno sei mesi prima della scadenza del sottoperiodo tariffario, l'aggiornamento del Piano economico-finanziario con la necessaria documentazione.

3. Nei casi in cui cause di forza maggiore o fatti estranei alla responsabilità della concessionaria o mutamenti sostanziali del quadro normativo regolatorio – anche legislativo – alterino l'equilibrio economico finanziario del Piano economico – finanziario ultimo approvato (i) modificando la redditività delle attività regolate rispetto a quella desumibile dalla dinamica tariffaria individuata nel Piano economico finanziario ultimo approvato ; ovvero (ii) introducendo vincoli sulla redditività e sull'esercizio delle attività non regolate in difformità da quanto previsto alla stipula del presente Atto, le parti si impegnano ad individuare un accordo relativamente alle modifiche dei livelli tariffari e/o l'eventuale modifica degli interventi infrastrutturali e/o la modifica dei servizi prestati necessari per garantire il riequilibrio economico finanziario entro un periodo di 180 giorni dall'intervenuta alterazione dell'equilibrio economico finanziario, in mancanza di tale accordo il presente Atto potrà essere dichiarato risolto ai sensi del successivo art. 19, con il pagamento del relativo indennizzo.

4. Nel caso in cui le parti, entro il termine dell'Anno Ponte di ciascun periodo di regolazione tariffaria, non giungano ad un accordo relativamente ai valori dei parametri da utilizzare per il calcolo dei livelli tariffari nel successivo periodo di regolazione tariffaria, il presente Atto potrà essere dichiarato risolto ai sensi del successivo art. 19, con il pagamento del relativo indennizzo.

5. Con riferimento alla scadenza della concessione fissata all'art.1, il Piano economico-finanziario, ai sensi dell'art.17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n.78, convertito in legge 3 agosto 2009, n.102, può essere aggiornato, con accordo tra le Parti, con eventuale estensione di durata della concessione.

ARTICOLO 12 - REGIME DEI BENI

1. La Concessionaria ha il diritto di uso delle aree, degli immobili e degli impianti costituenti il sistema aeroportuale gestito.

2. L'ENAC provvede, entro sei mesi dall'efficacia del presente Atto, in contraddittorio con la Concessionaria, alla rilevazione, a titolo ricognitivo, della consistenza dei sedimi aeroportuali e dei beni insistenti sugli stessi sedimi e la trasmette all'Agenzia del demanio per gli adempimenti di competenza.

3. L'ENAC provvede, entro sei mesi dall'efficacia del presente Atto, in contraddittorio con la Concessionaria, alla rilevazione, a titolo ricognitivo, dei beni realizzati dall'Amministrazione concedente o dalla Concessionaria e assegnati in uso gratuito e utilizzati dalle Amministrazioni e dagli Enti di Stato per lo svolgimento dei servizi istituzionali.

4. Fermo restando quanto disposto al precedente comma 3, in relazione a sopravvenute esigenze espresse dalle Amministrazioni e dagli Enti di Stato, la Concessionaria, sulla base di un programma definito e periodicamente aggiornato in contraddittorio con l'ENAC, individua e mette a disposizione i locali e le aree all'interno del sedime aeroportuale, necessarie alle Amministrazioni ed agli Enti di Stato per lo svolgimento dei compiti di istituto per il movimento degli aeromobili, dei passeggeri e merci.

5. Per l'intera durata della concessione, la Concessionaria è "ente proprietario" ai sensi e per gli effetti previsti dal Codice della Strada e dal relativo regolamento.

6. Le opere realizzate dalla Concessionaria sul sedime aeroportuale sono considerate di proprietà della Concessionaria sino al termine della concessione di gestione del sistema aeroportuale. Le opere realizzate da terzi, in regime di subconcessione, sono considerate di proprietà degli stessi nel periodo di efficacia delle relative subconcessioni, fatta salva la eventuale diversa disciplina dei rapporti subconcessori in essere alla data di sottoscrizione del presente Atto.

7. La Concessionaria può, previa autorizzazione dell'ENAC, costituire ipoteche, diritti reali di garanzia ed effettuare altre operazioni finanziarie sulle opere da essa realizzate su sedime demaniale, comunque di durata non superiore al termine di scadenza della concessione.

ARTICOLO 13 - OBBLIGHI VERSO GLI ENTI DI STATO

1. La Concessionaria adotta le iniziative utili a favorire lo svolgimento dei servizi istituzionali delle Amministrazioni e degli Enti di Stato presenti in aeroporto.

2. L'uso dei locali e delle aree di cui al precedente comma 1 è gratuito ove gli stessi risultino direttamente o strumentalmente connessi ai compiti istituzionali da espletarsi all'interno del sedime aeroportuale. E' in facoltà della Concessionaria sub concedere l'uso di aree e locali alle Amministrazioni e agli Enti di Stato per l'effettuazione di compiti di istituto non direttamente connessi al movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci, dietro corrispettivo da determinarsi dall'ENAC, su proposta della Concessionaria, tenuto conto del costo di realizzazione e del valore commerciale dei beni, salve le vigenti disposizioni normative di riordino della materia tariffaria.

3. Per i beni direttamente strumentali all'espletamento di attività aeroportuali connesse alla movimentazione degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci, di competenza dell'ENAC e dei soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto, sono a carico della Concessionaria gli oneri per somministrazione di utenze e servizi, nonché per interventi di manutenzione che, salvo urgenze, dovranno essere richiesti dalle Amministrazioni interessate con un preavviso di tre mesi. Tali oneri saranno recuperati come costi ammessi a fini tariffari ai sensi di quanto previsto al paragrafo 5.2, punto 64 delle Linee guida ENAC.

4. Per tutti i beni che non rientrano nelle ipotesi di cui al precedente comma 3, gli oneri di cui sopra, previa eventuale verifica dell'ENAC, sono a carico dell'Amministrazione richiedente e verranno alla stessa addebitati in ragione dei costi sostenuti.

ARTICOLO 14 - RESPONSABILITA' ED ASSICURAZIONI

1. La Concessionaria è responsabile dei danni arrecati a persone o cose, in conseguenza dell'attività svolta nell'esercizio della concessione.

2. Fermo restando quanto previsto all'art. 4, comma 5, la Concessionaria, su tutti i beni dalla stessa destinati alla gestione aeroportuale, sottoscrive una polizza assicurativa, con compagnia di rilevanza almeno nazionale, per un massimale congruo da determinare d'intesa con l'ENAC, contro il rischio: degli incendi dovuti anche a colpa grave o comportamenti dei suoi dipendenti o di terzi; della caduta di aerei o di parti di essi o di cose trasportate da aerei; dello scoppio di apparecchi a vapore; degli impianti a combustione solidi, liquidi e gas, impianti elettrici in genere, impianti con impiego di sostanze radioattive; degli impianti di riscaldamento e condizionamento; dei danni derivanti da eventi naturali.

3. La Concessionaria provvede alla copertura assicurativa dei rischi connessi alla esplicazione della propria attività nell'ambito aeroportuale, per danni che comunque possano derivare alle Amministrazioni e Enti presenti in aeroporto e/o a terzi.

4. In caso di sinistro il risarcimento liquidato a termini di polizza sarà dalla compagnia assicuratrice pagato, alla Concessionaria che assume l'obbligo di riparazione del danno, fermo restando il diritto della Concessionaria di prevedere che il pagamento venga effettuato alle banche finanziatrici degli investimenti.

5. In entrambe le polizze di cui ai precedenti commi 2 e 3 dovrà essere convenuto che non potranno aver luogo diminuzioni o storni di somme assicurate, né disdetta del contratto, senza il consenso preventivo dell'ENAC.

6. I massimali relativi ad ambedue le polizze sono soggetti a revisione biennale in relazione alla svalutazione monetaria calcolata sulla base dell'indice dei prezzi al consumo e reso noto dall'ISTAT, nonché in relazione alla variazione della consistenza e del valore dei beni.

7. Ove il valore da risarcire, per danni imputabili alla Concessionaria, a persone e cose ecceda i singoli massimali coperti dalle predette polizze, l'onere relativo dovrà intendersi a totale carico della Concessionaria. Ove il danno non sia imputabile alla Concessionaria l'eccedenza sarà considerata ai fini dell'art. 11, comma 3.

8. Con cadenza annuale, la Concessionaria invia ai competenti uffici territoriali dell'ENAC, una dichiarazione concernente la regolarità dei pagamenti dei ratei assicurativi, con riserva di verifica documentale da parte dell'ENAC.

9. In relazione ad esigenze di regolazione e/o di sicurezza, l'ENAC, sentita la Concessionaria, può impartire indicazioni in merito alla copertura assicurativa, anche per la estensione dei rischi di cui ai commi 2 e 3.

ARTICOLO 15 - CESSIONE DEI CREDITI

1. Le parti si danno atto che i crediti che venissero a maturare nei confronti di ENAC da parte della Concessionaria ai sensi degli artt. 18,19,20, 20bis del presente atto, potranno essere da quest'ultima ceduti a terzi.

2. L'ENAC, nell'aderire sin da ora alla cessione dei crediti di cui al precedente comma 1, si riserva di opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al presente Atto.

ARTICOLO 16 - CAUZIONE

1. A garanzia del pieno ed esatto adempimento degli obblighi assunti la Concessionaria, entro trenta giorni dalla data in cui acquista efficacia il decreto approvativo del presente Atto, costituisce una cauzione a favore dell'ENAC, di ammontare pari ad un'annualità del canone concessorio, giusta fideiussione bancaria e/o polizza assicurativa rilasciate da istituti a rilevanza almeno nazionale, presentando all'ENAC la relativa quietanza.

2. L'ammontare della cauzione è aggiornato coerentemente alle rideterminazioni annuali del canone concessorio.

3. Alla scadenza della concessione e nelle ipotesi di revoca, decadenza e cessazione per risoluzione, salvo quanto stabilito dal successivo comma 5, l'ENAC autorizza lo svincolo della cauzione previo accertamento dei dovuti adempimenti da parte della Concessionaria e dell'inesistenza di pendenze derivanti da azioni od omissioni della Concessionaria stessa o dei suoi agenti.

4. L'ENAC può procedere, senza diffida o procedimento giudiziario, all'incameramento della cauzione, fino a concorrenza dell'importo dovuto, per danni derivanti da comportamenti imputabili alla Concessionaria, fatto salvo comunque il diritto dell'ENAC al risarcimento dei maggiori danni.

5. L'ENAC può procedere, senza diffida o procedimento giudiziario, all'incameramento della cauzione in caso di mancato pagamento di una annualità di canone.

ARTICOLO 17 - INADEMPIENZE E PENALI

1. L'ENAC, qualora accerti le violazioni a quanto previsto dal codice della navigazione e le inadempienze al presente Atto indicate nell'**Allegato 6**, ove imputabili alla Concessionaria e previa contestazione degli addebiti, determina, in contraddittorio con la Concessionaria e d'intesa con la medesima, le azioni correttive da porre in essere rispetto agli addebiti mossi ed i tempi della loro attuazione. Trascorso inutilmente il tempo previsto per l'attuazione delle azioni correttive senza che a ciò la Concessionaria abbia provveduto, l'ENAC, con provvedimento motivato, ingiunge alla Concessionaria il pagamento delle penali indicate nel medesimo **Allegato 6**.

2. Resta salvo in ogni caso l'obbligo della Concessionaria a provvedere alle azioni correttive concordate entro l'ulteriore termine fissato dall'ENAC, ferma restando la possibilità di applicazione dei provvedimenti di cui al successivo art. 20, ove sussistano i presupposti.

3. L'ENAC comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'irrogazione e la misura delle penali disposte.

4. L'importo delle penali versate dalla Concessionaria non può costituire oggetto di recupero in tariffa.

ARTICOLO 18 - REVOCA PER RAGIONI DI INTERESSE PUBBLICO

1. Per motivate esigenze di interesse pubblico, e previo preavviso alla Concessionaria non inferiore a sei mesi, l'ENAC propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'adozione del provvedimento, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con cui dispone la revoca della concessione e la nomina di un Commissario, definendone, tra l'altro, l'ambito operativo, le risorse ed i poteri. L'efficacia del provvedimento interministeriale è subordinata alla corresponsione dell'indennizzo di cui al successivo comma 3 anche da parte del gestore subentrante.

2. Contestualmente all'efficacia del decreto interministeriale di revoca della concessione, l'ENAC viene immesso di diritto, nei beni oggetto della concessione, rilevando anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla Concessionaria sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese da acquisire al demanio aeroportuale. A tale fine l'ENAC, in contraddittorio con la Concessionaria, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso. Il versamento dell'indennizzo di cui al successivo comma 3 dovrà comunque intervenire entro 30 mesi dalla data del decreto che dispone la revoca.

3. In caso di revoca, la Concessionaria avrà diritto, nel rispetto del principio dell'affidamento, ad un indennizzo calcolato, applicando la metodologia del *discounted unlevered free cash flow*, su:

(i) valore attualizzato dei ricavi della gestione da attività regolate e non regolate, prevedibile alla data del provvedimento interministeriale per il periodo sino alla scadenza della concessione, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte prevedibili nel medesimo periodo. Il tasso nominale di sconto è pari:

- a) al tasso di remunerazione reale al lordo delle imposte riconosciuto a fini tariffari, trasformato coerentemente in tasso nominale al netto delle imposte, per i flussi di cassa delle attività regolate;
- b) al tasso di rendimento di mercato nominale al netto delle imposte di attività commerciali aventi un analogo profilo di redditività e rischio, per i flussi di cassa delle attività non regolate;

(ii) valore residuo del capitale investito netto regolato (espresso a valori correnti nel rispetto dei principi della contabilità analitica regolatoria) e del capitale investito netto non regolato (espresso al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria) previsti alla data di scadenza della concessione, attualizzati utilizzando tassi di sconto rispettivamente sub a) e sub b) di cui al punto precedente.

4. Il valore dell'indennizzo determinato ai sensi del comma precedente deve essere comunque ridotto di un valore corrispondente ai flussi di cassa – al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte - percepiti dalla Concessionaria durante lo svolgimento della gestione cui è tenuta, alle medesime condizioni fissate dal presente Atto, dalla data del provvedimento interministeriale fino alla data di trasferimento della gestione e incrementato:

- (i) delle imposte che la Concessionaria dovrà pagare a fronte dell'incasso dell'indennizzo di cui al comma 3 e
- (ii) degli interessi sull'indennizzo per il periodo intercorrente tra la data di adozione del provvedimento interministeriale e la data del pagamento, calcolati al tasso pari alla media dei tassi euribor a 3 mesi fissati all'inizio di ciascun trimestre del periodo considerato, aumentato di 100 p.b.

5. L'ENAC assicura il subentro del nuovo concessionario, in tutti i rapporti attivi e passivi relativi all'oggetto del presente atto, ivi comprese le partecipazioni societarie autorizzate dall'ENAC

esercenti attività regolate e non regolate di cui al presente Atto, di cui risulta titolare la Concessionaria al momento del trasferimento della concessione al subentrante.

6. Le partecipazioni di cui al precedente comma saranno rilevate al valore determinato con l'applicazione dei criteri di cui ai commi 3 e 4.

ARTICOLO 19 - CESSAZIONE DEL RAPPORTO CONCESSORIO PER RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE

1. Nelle fattispecie previste dall'art. 9, commi 4 e 6, dall'art. 11, commi 3 e 4 e dall'art. 21 comma 2 ciascuna delle parti potrà dichiarare, a seconda dei casi, la risoluzione del presente Atto dandone comunicazione all'altra parte con un preavviso di almeno tre mesi. L'ENAC dovrà motivare e comunicare l'avvenuta risoluzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne prenderà atto e che adotterà, di concerto dal Ministero dell'Economia e Finanze, il conseguente provvedimento di cessazione della concessione per risoluzione della Convenzione.

Nei 60 giorni successivi alla dichiarazione della risoluzione di una delle parti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze provvederà alla nomina di un Commissario definendone, tra l'altro, l'ambito operativo, le risorse ed i poteri nonché le modalità di corresponsione dell'indennizzo di cui al successivo comma 2 anche da parte del gestore subentrante. L'efficacia del provvedimento interministeriale di cessazione della concessione è in ogni caso subordinata al pagamento dell'indennizzo che dovrà comunque intervenire entro 30 mesi dalla data di comunicazione della dichiarazione di risoluzione.

Sino a quando il provvedimento di cessazione della concessione non sarà efficace il Concessionario dovrà continuare a gestire il Sistema aeroportuale della Capitale secondo quanto previsto dal presente Atto.

2. In caso di cessazione per risoluzione, comunque dichiarata, la concessionaria avrà diritto ad un indennizzo calcolato, applicando la metodologia del *discounted unlevered free cash flow*, su:

(i) valore attualizzato dei ricavi della gestione da attività regolate e non regolate, prevedibile alla data del provvedimento interministeriale per il periodo sino alla scadenza della concessione, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte prevedibili nel medesimo periodo. Tali previsioni saranno sviluppate coerentemente con gli investimenti previsti nell'ultimo Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato. Il tasso nominale di sconto è pari:

- a) al tasso di remunerazione reale al lordo delle imposte riconosciuto a fini tariffari, trasformato coerentemente in tasso nominale al netto delle imposte, per i flussi di cassa delle attività regolate;
- b) al tasso di rendimento di mercato nominale al netto delle imposte di attività commerciali aventi un analogo profilo di redditività e rischio, per i flussi di cassa delle attività non regolate;

(ii) valore residuo del capitale investito netto regolato (espresso a valori correnti nel rispetto dei principi della contabilità analitica regolatoria) e del capitale investito netto non regolato (espresso al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria) previsti alla data di scadenza della concessione, attualizzati utilizzando tassi di sconto rispettivamente sub a) e sub b) di cui al punto precedente.

3. Il valore dell'indennizzo determinato ai sensi del comma precedente deve essere comunque ridotto di un valore corrispondente ai flussi di cassa - al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte - percepiti dalla Concessionaria durante lo svolgimento della gestione cui è tenuta, alle medesime condizioni fissate dal presente Atto, dalla data del provvedimento

interministeriale fino alla data di trasferimento della gestione e incrementato:

i) delle imposte che la Concessionaria dovrà pagare a fronte dell'incasso dell'indennizzo di cui al comma 2 e

(ii) degli interessi sull'indennizzo per il periodo intercorrente tra la data di adozione del provvedimento interministeriale e la data del pagamento, calcolati al tasso pari alla media dei tassi euribor a 3 mesi fissati all'inizio di ciascun trimestre del periodo considerato, aumentato di 100 p.b..

4. A seguito dell'intervenuta efficacia del provvedimento di cessazione della concessione ai sensi del comma 1, l'ENAC, in contraddittorio con la Concessionaria, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso e viene immesso di diritto, nei beni oggetto della concessione, rilevando anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla Concessionaria sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese da acquisire al demanio aeroportuale.

5. L'ENAC assicura il subentro del nuovo concessionario, in tutti i rapporti attivi e passivi relativi all'oggetto del presente atto, ivi comprese le partecipazioni societarie autorizzate dall'ENAC esercenti attività regolate e non regolate di cui al presente Atto, di cui risulta titolare la Concessionaria al momento del trasferimento della concessione al subentrante

6. Le partecipazioni di cui al precedente comma saranno rilevate al valore determinato con l'applicazione dei criteri di cui ai commi 2 e 3.

ARTICOLO 20 - DECADENZA DALLA CONCESSIONE

1. L'ENAC, ferme restando le previsioni dell'art. 17 può proporre motivatamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo espletamento della procedura di cui al comma 2, la decadenza della concessione e contestualmente la nomina di un Commissario, definendone, tra l'altro, l'ambito operativo, le risorse ed i poteri nonché le modalità di corresponsione dell'indennizzo di cui al successivo comma 3 anche da parte del gestore subentrante, nei casi di:

- a) gravi e reiterate violazioni del codice della navigazione;
- b) gravi e reiterate violazioni della disciplina relativa alla sicurezza, successivamente alla applicazione delle penali di cui all'art. 17;
- c) perdita dei requisiti necessari per la certificazione ai sensi del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti;
- d) ulteriore grave ritardo nell'attuazione degli investimenti previsti nel Documento tecnico decennale di cui all'art. 9 successivamente all'applicazione delle penali di cui all'art. 17;
- e) nei casi previsti ai commi 1, 5, 6 e 8 del precedente art. 3 ove l'inadempimento perduri anche successivamente all'applicazione delle penali di cui all'art. 17;
- f) eventi da cui risulti che la Concessionaria non si trova più nella capacità di gestire l'aeroporto;
- g) ritardo per più di 12 mesi nel pagamento del canone di concessione;
- h) mancata presentazione del Documento tecnico pluriennale degli investimenti di cui all'art. 9, comma 3 decorso il termine di cui all'**Allegato 6**;
- i) abbandono anche parziale della gestione da parte della Concessionaria;
- l) perdita dei requisiti patrimoniali di cui all'art.2, comma 1, lett k.

2. Al verificarsi anche di uno solo dei casi di cui al comma 1, l'ENAC dovrà formulare alla Concessionaria una formale contestazione degli addebiti e determinerà, in contraddittorio con la stessa nei successivi 30 giorni le misure correttive da porre in essere dalla Concessionaria medesima in un termine non inferiore a 90 giorni. Decorso tale termine le parti in contraddittorio verificheranno il superamento ovvero la permanenza anche parziale dell'inadempimento della Concessionaria. Ove l'inadempimento in tutto o in parte permanga ENAC fisserà un ulteriore

termine, non inferiore a 60 giorni per il definitivo superamento dell'inadempimento. Ove questo continui a permanere ENAC formulerà la motivata proposta di provvedimento di decadenza, la cui efficacia è in ogni caso subordinata al versamento dell'indennizzo di cui al comma 3 che dovrà comunque intervenire entro 30 mesi dalla data del decreto che dispone la decadenza.

3. La Concessionaria decaduta ha diritto ad un indennizzo calcolato, applicando la metodologia del *discounted unlevered free cash flow*, su:

(i) valore attualizzato dei ricavi della gestione da attività regolate e non regolate, prevedibile alla data del provvedimento interministeriale per il periodo sino alla scadenza della concessione, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte prevedibili nel medesimo periodo. Tali previsioni saranno sviluppate coerentemente con gli investimenti previsti nell'ultimo Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato. Il tasso nominale di sconto è pari:

- a) al tasso di remunerazione reale al lordo delle imposte riconosciuto a fini tariffari, trasformato coerentemente in tasso nominale al netto delle imposte, per i flussi di cassa delle attività regolate;
- b) al tasso di rendimento di mercato nominale al netto delle imposte di attività commerciali aventi un analogo profilo di redditività e rischio, per i flussi di cassa delle attività non regolate;

(ii) valore residuo del capitale investito netto regolato (espresso a valori correnti nel rispetto dei principi della contabilità analitica regolatoria) e del capitale investito netto non regolato (espresso al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria) previsti alla data di scadenza della concessione, attualizzati utilizzando tassi di sconto rispettivamente sub a) e sub b) di cui al punto precedente.

4. Il valore dell'indennizzo determinato ai sensi del comma 3 deve essere comunque ridotto di un valore corrispondente ai flussi di cassa della gestione – al netto dei relativi costi, oneri, investimenti e imposte - percepiti dalla Concessionaria durante lo svolgimento della gestione cui è tenuta, alle medesime condizioni fissate dalla presente convenzione, dalla data del provvedimento interministeriale di decadenza fino alla data di trasferimento della gestione al gestore subentrante e incrementato:

- i) delle imposte che la Concessionaria dovrà pagare a fronte dell'incasso dell'indennizzo di cui al comma 3 e
- (ii) degli interessi sull'indennizzo per il periodo intercorrente tra la data di adozione del provvedimento interministeriale e la data del pagamento, calcolati al tasso pari alla media dei tassi euribor a 3 mesi fissati all'inizio di ciascun trimestre del periodo considerato, aumentato di 100 p.b..

L'importo così calcolato deve essere decurtato, a titolo di penale, di una somma pari al 10% dello stesso.

5. Resta comunque salvo il diritto al risarcimento dei danni causati da azione od omissione della Concessionaria ai sensi dell'art. 1218 del codice civile.

6. Contestualmente all'intervenuta efficacia del decreto interministeriale di decadenza della concessione, l'ENAC, in contraddittorio con la Concessionaria, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso e viene immesso di diritto nei beni oggetto della concessione, rilevando anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla Concessionaria sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese da acquisire al demanio aeroportuale.

7. L'ENAC assicura il subentro del nuovo concessionario selezionato, in tutti i rapporti attivi e passivi relativi all'oggetto del presente atto, ivi comprese le partecipazioni societarie autorizzate dall'ENAC esercenti attività regolate e non regolate di cui al presente Atto, di cui risulta titolare la Concessionaria al momento del trasferimento della concessione al subentrante.

8. Le partecipazioni di cui al precedente comma saranno rilevate al valore determinato con l'applicazione dei criteri di cui ai commi 3 e 4.

ARTICOLO 20 bis - CESSAZIONE DEL RAPPORTO CONCESSORIO PER SCADENZA NATURALE

1. Entro i sei mesi precedenti la scadenza naturale del rapporto di concessione, l'ENAC, in contraddittorio con la Concessionaria, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso.

2. L'ENAC comunica alla Concessionaria un termine perentorio per la riparazione degli eventuali danni riscontrati sui beni insistenti sul sedime aeroportuale, scaduto il quale, può provvedere l'ENAC, rivalendosi con interessi sulla Concessionaria.

3. L'Amministrazione dello Stato, nei casi di cui al comma 1 acquisisce la piena proprietà, libera da pesi e limitazioni, degli immobili e impianti fissi e delle altre opere realizzate dalla Concessionaria o da terzi sul suolo demaniale aeroportuale oggetto del presente Atto, nonché sulle aree entrate a far parte della struttura aeroportuale a seguito di intervenuto ampliamento del sedime aeroportuale.

4. Alla scadenza naturale della concessione:

a) gli immobili e gli impianti fissi insistenti a tale data sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso, realizzate dalla Concessionaria con proprie risorse, restano di proprietà del demanio dello Stato; per tali beni spetta alla Concessionaria un rimborso del capitale investito residuo non ancora ammortizzato, limitatamente alla quota di detti beni ascritta ai servizi soggetti a regolazione tariffaria, rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dalla Concessionaria per l'annualità immediatamente precedente e dal libro cespiti alla stessa allegato. Analogo criterio di remunerazione verrà applicato per le aree, a qualunque titolo acquisite dalla Concessionaria, i cui relativi oneri di acquisizione non siano stati interamente recuperati dalla stessa attraverso l'applicazione del sistema tariffario;

b) gli immobili e gli impianti fissi insistenti a tale data sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso, realizzati dalla Concessionaria con proprie risorse e destinati allo svolgimento di attività di natura commerciale, come tali non soggette a regolazione tariffaria, restano di proprietà del demanio dello Stato senza che sia dovuto alla società concessionaria alcun indennizzo. Per i beni per i quali, in ragione del loro carattere servente per la funzionalità aeroportuale, sia stata espressamente dichiarata dall'ENAC la necessità e quindi autorizzata la realizzazione, ivi comprese le quote di beni riferiti a servizi soggetti a regolazione tariffaria, pur nel riconoscimento di una durata residua della concessione idonea a consentire l'intero ammortamento finanziario o tecnico economico, spetta alla Concessionaria un rimborso pari al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria;

c) i beni mobili e le attrezzature acquistate dalla Concessionaria i cui costi siano stati ammessi ai fini tariffari in quanto riconosciuti funzionali e pertinenti ai servizi aeroportuali soggetti a regolazione, restano acquisiti al demanio dello Stato, con riconoscimento alla Concessionaria di un rimborso del capitale investito residuo non ancora ammortizzato, quale rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dalla Concessionaria per l'annualità immediatamente precedente e dal libro cespiti alla stessa allegato;

d) i beni mobili e le attrezzature acquistati con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione e destinati ad attività commerciali, rimangono in proprietà della Concessionaria, salvo il diritto dell'Enac di acquisirli in tutto o in parte al loro valore residuo contabile;

e) per le lavorazioni in corso afferenti le lettere a) e b) spetta alla Concessionaria un rimborso da calcolarsi limitatamente alle spese effettivamente sostenute dalla stessa alla predetta data quali documentate dai SAL emessi.

5. La Concessionaria resta obbligata a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'aeroporto sino al trasferimento della gestione al subentrante ed al versamento

di quanto ad essa spettante a tale data ai sensi del comma 4, che dovrà comunque intervenire entro 30 mesi dalla data di scadenza della concessione. La Concessionaria è obbligata ad assicurare la piena funzionalità e la relativa gestione dell'aeroporto, alle medesime condizioni fissate dalla presente convenzione.

5.bis. La Concessionaria è obbligata ad assicurare la piena funzionalità e la relativa gestione dell'aeroporto alle medesime condizioni fissate dalla presente convenzione.

6. Spettano alla Concessionaria i flussi di cassa della gestione percepiti durante lo svolgimento dell'ordinaria amministrazione decorrente dalla data della scadenza naturale fino alla data di trasferimento della gestione al subentrante.

7. La Concessionaria assicura agli aspiranti subentranti nella gestione, secondo modalità individuate dall'ENAC, l'accesso ai siti ed alla documentazione relativa ai beni insistenti sul sedime aeroportuale.

8. L'ENAC assicura il subentro del nuovo concessionario in tutti i rapporti attivi e passivi relativi all'oggetto del presente atto, ivi comprese le partecipazioni societarie autorizzate dall'ENAC esercenti attività regolate e non regolate di cui al presente Atto, di cui risulta titolare la Concessionaria al momento del trasferimento della concessione al subentrante.

9. Le partecipazioni di cui al precedente comma saranno rilevate al valore del loro patrimonio netto, rivalutato per tener conto del valore residuo degli assets non ancora ammortizzati, quale rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dalla Concessionaria per l'annualità immediatamente precedente e dal libro cespiti alla stessa allegato, in sostituzione del loro valore contabile alla stessa data.

TITOLO II

CONTRATTO DI PROGRAMMA E REGOLAZIONE TARIFFARIA

ARTICOLO 21 - CONTRATTO DI PROGRAMMA E SUA DURATA

1. Le disposizioni del presente Titolo II costituiscono, nell'ambito della deroga introdotta all'art. 17, comma 34bis, dal Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito in Legge 3 agosto 2009, n. 102, l'accordo negoziale programmatico con il quale l'ENAC e la Concessionaria fissano i principi ed i criteri in base ai quali provvedono a definire il sistema di tariffazione pluriennale e le modalità di suo periodico aggiornamento e che, incardinati sul riconoscimento del regime tariffario del "dual till", restano validi per l'intera durata della concessione. Tali principi e criteri costituiscono elementi essenziali del presente Titolo II e ne orientano la complessiva interpretazione.

2. Ove, successivamente all'approvazione del presente Atto, con nuove disposizioni normative, emanate in materia tariffaria, venissero introdotte modifiche:

(i) al regime dei ricavi delle attività non regolamentate, con loro destinazione in tutto o in parte al recupero – anche parziale – dei costi delle attività regolamentate (regime "dual till") e/o

(ii) ai criteri di calcolo della RAB (Regulated Asset Base) e della remunerazione del capitale investito rispetto a quanto disciplinato dal presente Titolo,

con l'apposizione di vincoli alla redditività delle attività aeroportuali regolamentate e/o non regolamentate non previsti al momento della stipula, la Concessionaria, venendo meno il principio della certezza e stabilità tariffaria fissato dalla legge 102/2009 per il contratto di programma in deroga, in base al quale ha assunto gli impegni definiti dal presente Atto ed ha elaborato il Piano economico finanziario ad esso allegato, potrà dichiarare la risoluzione del presente Atto con riconoscimento di un indennizzo da calcolarsi con le stesse modalità previste dall'art 19 del Titolo I.

3. E' in facoltà di ENAC proporre alla Concessionaria, entro 60 giorni dalla introduzione delle nuove disposizioni normative in materia tariffaria, un nuovo contratto di programma, che assicuri l'equilibrio economico finanziario del Piano Economico Finanziario ultimo approvato. La Concessionaria potrà accettare, anche con modifiche, il nuovo contratto di programma nei successivi 30 giorni. Decorso il primo termine in assenza della proposta di ENAC ovvero il secondo termine senza la accettazione, anche con modifiche, del nuovo contratto di programma, la Concessionaria potrà dichiarare la risoluzione del presente Atto ai sensi del precedente comma 2. Parimenti la Concessionaria potrà dichiarare la risoluzione del presente Atto qualora il nuovo contratto di programma, accettato anche con modifiche della Concessionaria, non venga approvato con le modalità di cui al successivo art. 52 entro 180 giorni dalla introduzione delle nuove disposizioni normative in materia tariffaria.

4. Per quanto non disciplinato dal presente Titolo, valgono le previsioni della Delibera CIPE n. 38/2007 e della Linee guida ENAC approvate con D.l. 10 dicembre 2008.

5. Il presente Contratto di programma, unico per gli aeroporti affidati in gestione alla Concessionaria, ha durata pari a quella della concessione. Ai soli fini della determinazione della dinamica tariffaria, il Contratto di Programma si articola in "periodi di regolazione tariffaria" di durata decennale.

6. Con riferimento a ciascun "periodo di regolazione tariffaria", la Concessionaria e l'ENAC provvedono a definire:

- a) gli investimenti che la Concessionaria si impegna a realizzare nel corso del "periodo di regolazione tariffaria", in coerenza con quanto previsto all'art. 9, comma 3 del Titolo I;
- b) il crono programma degli investimenti;
- c) gli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali la Concessionaria si impegna a raggiungere obiettivi, ritenuti sostenibili, di miglioramento annuale, con le modalità definite all'art. 29;
- d) i valori obiettivo degli indicatori della qualità
- e) le stime di traffico attese, suscettibili di aggiornamento secondo quanto previsto nel successivo art. 22;
- f) la dinamica tariffaria, tesa ad assicurare alla Concessionaria la copertura dei costi gestionali e degli ulteriori oneri ad essa derivanti da quanto stabilito dal contratto di programma, inclusivi della congrua remunerazione sul capitale investito da aggiornarsi secondo quanto previsto nel successivo art. 22.

ARTICOLO 22 - PERIODO DI REGOLAZIONE TARIFFARIA

1. Ciascun "periodo di regolazione tariffaria" di durata decennale è articolato in due "sottoperiodi tariffari" di pari durata, con definizione all'Anno Base del periodo:

- di quanto indicato al precedente art. 21, comma 6, sub a), c) ed e) con riferimento all'intero "periodo di regolazione tariffaria";
- di quanto indicato al precedente art. 21, comma 6, sub b), d), e f) relativamente al primo "sottoperiodo tariffario".

2. Al verificarsi, nel corso della durata di ciascun "sottoperiodo tariffario", di scostamenti significativi del traffico previsto all'Anno Base, si procederà, secondo quanto previsto all'art. 45, sia ad istanza della Concessionaria che dell'ENAC, a revisione tariffaria anticipata rispetto alla scadenza naturale del "sottoperiodo tariffario".

3. Entro 90 giorni successivi l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio coincidente con il penultimo anno del primo "sottoperiodo tariffario" di ciascun "periodo di regolazione tariffaria", la Concessionaria presenta all'ENAC la documentazione prevista agli artt. 27, 28, 29, 30, 32, 32ter, 36, 37 e 43 per la definizione dei valori dei parametri del successivo "sottoperiodo tariffario". Entro 90 giorni successivi l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio coincidente con il penultimo anno del secondo "sottoperiodo tariffario" di ciascun "periodo di regolazione tariffaria", la Concessionaria presenta all'ENAC la documentazione prevista all'art. 21, comma 6, per la

definizione degli impegni relativi al successivo "periodo di regolazione tariffaria" e dei valori dei parametri del primo "sottoperiodo tariffario".

4. Al termine di ciascun "sottoperiodo tariffario" e fino ad esigibilità delle tariffe definite per il successivo "sottoperiodo tariffario" in base ai criteri e principi di cui al presente Titolo II, saranno applicate di anno in anno tariffe provvisorie determinate in ragione:

- a) dei costi regolatori ammessi, per i singoli servizi per l'ultima annualità del "sottoperiodo tariffario" appena concluso, inclusi i costi dichiarati ai sensi degli artt. 36 e 37 per la quantificazione dei parametri K e V relativi a tale ultima annualità;
- b) del volume di traffico ottenuto applicando al dato di traffico relativo all'ultimo anno del "sottoperiodo tariffario" la variazione media annua registrata nell'ultimo triennio del "sottoperiodo tariffario" già concluso;
- c) della esclusione del profit sharing accordato in base all'art. 32 ter per il "sottoperiodo tariffario" venuto a scadenza;
- d) dei costi di capitale riferibili agli investimenti realizzati successivamente all'ultima annualità del "sottoperiodo tariffario" appena concluso.

I costi regolatori di cui alla precedente lett. a) sono da intendersi al netto degli ammortamenti maturati successivamente all'ultima annualità del "sottoperiodo tariffario" appena concluso.

5. L'eventuale divario (positivo o negativo) tra le tariffe provvisorie, determinate ai sensi del precedente comma 4, e quelle definitive, stabilite per tale annualità del nuovo "sottoperiodo tariffario", sarà recuperato a valere sulle annualità residue del nuovo "sottoperiodo tariffario", capitalizzando tale ammontare al WACC nominale del periodo.

ARTICOLO 23 - AGGIORNAMENTI PERIODICI

1. Ferme restando le disposizioni del presente Titolo II, l'ENAC e la Concessionaria provvedono con specifici accordi all'aggiornamento periodico, quinquennale e decennale degli allegati al presente Atto, sulla base dello schema in Allegato 25 al presente Atto.

2. In sede di prima applicazione, per il primo "sottoperiodo tariffario", si applicano le tariffe di cui all'Allegato 9 al presente Atto, fatto salvo quanto previsto al comma successivo.

3. Nel caso previsto all'art. 33, comma 8, le tariffe di cui all'Allegato 9 saranno rideterminate in coerenza con i valori del CIN riportati nell'Allegato 14.

ARTICOLO 24 - ANNO BASE ED ANNO PONTE

1. Costituisce Anno Base di riferimento per la costruzione della dinamica tariffaria applicabile in ciascun "sottoperiodo tariffario", l'esercizio coincidente con il penultimo anno del precedente "sottoperiodo tariffario", per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e sia stata presentata all'ENAC, ex art. 11 *decies* della legge 248/05, la contabilità analitica regolatoria certificata.

2. L'anno che si interpone tra l'Anno Base e la prima annualità di ciascun "sottoperiodo tariffario" costituisce l'Anno Ponte nel corso del quale la Concessionaria provvede agli adempimenti inerenti la presentazione della documentazione richiesta dal presente Titolo II per la costruzione delle tariffe del successivo "sottoperiodo tariffario", mentre l'ENAC procede allo sviluppo della istruttoria, alla consultazione della utenza ed alla informativa ai ministeri competenti.

3. L'esercizio chiuso al 31.XII.2010, costituisce Anno Base per la costruzione della dinamica tariffaria applicabile nel primo quinquennio del "periodo di regolazione tariffaria" 2012-2021, di cui al comma 2 del precedente art. 23.

ARTICOLO 25 - SERVIZI REGOLAMENTATI

1. I servizi soggetti al regime tariffario disciplinato dal presente Titolo II, sono, in via generale, quelli elencati dalla delibera CIPE n. 38/2007 e comunque individuati, ai fini del presente contratto di programma, nell'**Allegato 7**.

2. I centri di tariffazione indicati dalla delibera CIPE n. 38/2007, ed in particolare quelli riconducibili ai servizi disciplinati dal d.lgs. n.18/99, potranno essere oggetto di politiche di semplificazione e razionalizzazione, sentita l'utenza aeroportuale, distinguendo a tal fine tra quelli forniti "a richiesta" e quelli prestati alla generalità degli utenti. In tale caso e per fini di trasparenza, la Concessionaria darà evidenza sia dei servizi regolamentati che all'Anno Base risultavano oggetto di fatturazione sul singolo scalo, quali risultanti dalla contabilità analitica certificata presentata dalla Concessionaria all'ENAC, e sia di quelli che, a seguito del processo di accorpamento, lo saranno negli anni del nuovo "sottoperiodo tariffario". Conseguentemente, le risultanze contabili dell'Anno Base, già presentate dalla Concessionaria all'ENAC, dovranno essere da quest'ultimo rielaborate al fine di renderle aderenti, nella rappresentazione dei costi, ai centri di tariffazione che restano attivi nel nuovo "sottoperiodo tariffario".

3. Le tariffe di ciascuno scalo potranno essere differenziate per terminale sulla base del principio di orientamento al costo delle infrastrutture e dei servizi e in modo da tenere conto dei differenti livelli e standard di qualità di ciascun terminale. Potranno inoltre essere adottate articolazioni tariffarie che consentano un migliore utilizzo della capacità aeroportuale (p.e. tariffe *peak / off-peak*, tariffe *summer/winter*).

4. Nel secondo e nel quarto anno del "sottoperiodo tariffario" la Concessionaria dovrà presentare all'ENAC, unitamente alla documentazione relativa all'aggiornamento dei parametri *k* e *v* di cui all'art. 37 bis, le unità di servizio preconsuntivate relative alla distribuzione del traffico ("*peak*" / "*off peak*", fasce di tonnellaggio e destinazione Intra/Extra UE) su cui poggia la modulazione del Diritto di Approdo e Partenza e del corrispettivo per l'uso di Pontili per l'Imbarco/Sbarco Passeggeri applicato in tali annualità.

4.bis. Alle scadenze individuate al precedente comma 4, la concessionaria potrà presentare una nuova proposta di articolazione delle tariffe medie del Diritto Approdo e Partenza e del corrispettivo per l'uso dei Pontili di Imbarco/Sbarco Passeggeri, definite per lo scalo di Fiumicino, da applicare nelle annualità residue del "sottoperiodo tariffario", ferma restando l'invarianza delle unità di servizio complessivamente previste ex ante per tali corrispettivi (eventualmente già rettificate a seguito dell'esercizio della facoltà di cui all'art. 45, comma 2)

4.ter. L'approvazione da parte dell'ENAC della nuova proposta di articolazione è subordinata alla verifica che i dati di traffico preconsuntivati relativi alla intervenuta nuova distribuzione ed il loro conseguente sviluppo per le annualità residue del "sottoperiodo tariffario" garantiscano il rispetto dei ricavi "soglia" quali scaturenti dal corrispettivo medio applicabile nel terzo o quinto anno del "sottoperiodo tariffario" a seguito del monitoraggio di cui all'art. 37 bis moltiplicato per le unità di servizio previste ex ante per tale corrispettivo (eventualmente già rettificate a seguito dell'esercizio della facoltà di cui all'art. 45, comma 2).

4.quater. Alle scadenze individuate al precedente comma 4, tenuto conto dei dati di traffico preconsuntivati forniti dalla Concessionaria, è facoltà dell'ENAC di procedere ad una nuova articolazione dei corrispettivi in argomento, ferma restando l'invarianza delle unità di servizio complessivamente previste ex ante per tali corrispettivi (eventualmente già rettificate a seguito dell'esercizio della facoltà di cui all'art. 45, comma 2), in caso di accertato superamento dei ricavi "soglia" di cui al precedente comma 4 ter.

5. Potranno essere istituite tariffe uniche di "sistema" per servizi forniti all'utenza che abbiano sugli scali gestiti analogo contenuto in termini di tipologia di servizio reso, tenendo conto dell'appartenenza degli scali in concessione al medesimo bacino di traffico.

6. Ai fini dell'attuazione dei precedenti commi 3 e 4, la Concessionaria, entro i primi sei mesi dell'Anno Ponte, formula all'ENAC l'istanza per l'applicazione delle tariffe di cui ai medesimi commi. L'ENAC si pronuncia, con provvedimento motivato, nei successivi 90 giorni

ARTICOLO 26 - ATTIVITA' E SERVIZI NON REGOLAMENTATI

1. Ogni prestazione fornita dalla Concessionaria all'utenza dell'aeroporto gestito, non elencata tra i servizi regolamentati, viene classificata come non regolamentata e rimane oggetto di separata contabilizzazione. Rientrano di norma in tale categoria le attività di natura prettamente commerciale, nonché quelle strumentali al trasporto aereo svolte dalla Concessionaria in concorrenza con operatori terzi indipendenti.

2. La Concessionaria è tenuta a rendicontare all'ENAC, al termine di ciascun "sottoperiodo tariffario", l'utilizzo intervenuto, nel medesimo "sottoperiodo", del 50% dell'extra margine conseguito dallo svolgimento in ambito aeroportuale ed in regime di monopolio di attività commerciali, quale definito dall'ENAC (ai sensi della Delibera Cipe n. 38/2007 e dalle relative Linee Guida applicative ENAC) all'Anno base di riferimento, vincolato all'autofinanziamento delle opere la cui lavorazione e/o realizzazione è programmata nel corso del sottoperiodo tariffario, secondo quanto previsto dal Piano degli investimenti allegato al presente contratto

ARTICOLO 27 - CONTABILITÀ ANALITICA REGOLATORIA

1. La Concessionaria è tenuta a presentare annualmente all'ENAC la contabilità analitica, certificata da società di revisione e relativa a ciascuno degli scali del sistema, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza dei singoli servizi regolamentati, ed al complesso dei servizi non regolamentati, offerti dalla Concessionaria all'utenza aeroportuale.

2. E' facoltà dell'ENAC richiedere elementi informativi aggiuntivi in ordine sia ai servizi regolamentati che alla singola attività non regolamentata, con obbligo per la società di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'ENAC, e comunque non oltre 30 giorni.

3. Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi operativi (art 2425 c.c. voci B 6), B 7), B 8), B 9), B 11) e B 14), si applicano i medesimi criteri e principi previsti dalle Linee guida dell'ENAC per i contratti di programma ordinari. I costi operativi includono il valore dell'IRAP applicata al costo del lavoro.

4. Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi di capitale (art. 2425 c.c. voce B 10), sottovoci a) e b) e art. 2424 c.c. voci B I), sottovoci 2, 3 e 6, e B II), si applica quanto previsto dal presente Titolo II.

5. Per i servizi soggetti a regolazione tariffaria viene confermata dal presente Titolo II la non ammissibilità a fini tariffari delle seguenti tipologie di costi, già prevista dalle Linee guida ENAC:

- oneri di natura straordinaria;
- accantonamenti di qualsiasi natura;
- oneri finanziari;
- oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro);
- oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'utenza aeroportuale.

6. Le risultanze contabili certificate dell'Anno Base, organizzate analiticamente per centri di costo e di ricavo riferiti al singolo servizio regolamentato ed al complesso delle attività non

regolamentate, secondo i criteri congiuntamente fissati dalle Linee guida ENAC e dal presente Titolo II, inoltrate all'ENAC dalla Concessionaria per ciascun aeroporto gestito e per il sistema aeroportuale della Capitale, costituiscono il riferimento per la definizione delle tariffe iniziali di ciascun "sottoperiodo tariffario".

7. Per i centri di tariffazione, individuati secondo quanto disposto dal presente Titolo II, potranno essere adottate articolazioni tariffarie che rispondano al miglior utilizzo della capacità aeroportuale (p.e. tariffe *peak / off-peak*, tariffe *summer/winter*) o al differente servizio offerto all'utenza, sentiti i Comitati degli Utenti e comunque nel rispetto di criteri di non discriminazione.

8. Tutta la documentazione di contabilità analitica è coperta da obbligo di riservatezza.

ARTICOLO 28 - NUOVI INVESTIMENTI

1. La Concessionaria, è tenuta a presentare all'ENAC, all'Anno Base di ciascun "periodo di regolazione tariffaria", il Documento tecnico pluriennale previsto all'art. 9 del Titolo I, relativo agli investimenti che la Concessionaria si impegna a realizzare negli anni di detto "periodo di regolazione tariffaria" e contenente, a fini tariffari, le seguenti informazioni che andranno rese in base alla circolare ENAC APT 21 e successive integrazioni/modifiche :

- a) la Relazione Generale, descrittiva:
 - a.1) del singolo intervento programmato,
 - a.2) dei tempi stimati di inizio e fine lavori di ciascuna opera,
 - a.3) dell'importo stimato e delle fonti del finanziamento;
- b) il cronoprogramma riportante la scansione temporale delle diverse fasi riguardanti la progettazione, l'appalto, le lavorazioni, il collaudo e la data presunta di entrata in esercizio. Il cronoprogramma degli interventi per il periodo 2012-2016 è riportato nell'**Allegato 8**;
- c) i dati inerenti la capacità delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali all' Anno Base ed all'anno di fine "periodo di regolazione tariffaria";
- d) i dati di consuntivo del traffico registrato su ciascun aeroporto gestito all'Anno Base e le previsioni attese nel "periodo di regolazione tariffaria".

2. Il Documento tecnico pluriennale, in coerenza con i "sottoperiodi tariffari", sarà articolato in due quinquenni.

La Concessionaria presenterà all'ENAC quanto indicato ai punti a), c) e d) del precedente comma 1 relativamente all'intero "periodo di regolazione tariffaria", e, quanto al punto sub b), limitatamente al primo "sottoperiodo tariffario".

3. In sede di regolazione del secondo "sottoperiodo tariffario", la Concessionaria presenterà l'aggiornamento dei dati sub a), c) e d) per gli interventi da realizzarsi in tale "sottoperiodo tariffario" oltre al relativo cronoprogramma di cui al punto sub b).

4. La Concessionaria sarà tenuta a presentare annualmente all'ENAC una relazione sullo stato di attuazione degli interventi previsti dal Documento tecnico pluriennale e dal cronoprogramma.

5. Per il primo "sottoperiodo tariffario" 2012 - 2016, il piano delle nuove opere, approvato insieme al presente Atto è definito dal "Progetto degli interventi a breve termine per gli aeroporti gestiti", di cui all'art. 9 comma 1 bis del Titolo I.

6. Ai sensi di quanto previsto all'art. 9 comma 2 del Titolo I, la Concessionaria presenterà all'ENAC, entro il 30 giugno 2013, l'elenco delle opere da realizzare nel "sottoperiodo tariffario" 2017-2021, secondo le modalità previste dal medesimo articolo.

ARTICOLO 29 - PIANO DELLA QUALITÀ E DELLA TUTELA AMBIENTALE

1. La Concessionaria è tenuta a presentare all'ENAC, all'Anno Base di ciascun "periodo di regolazione tariffaria", con le modalità fissate dalle circolari tecniche ENAC vigenti (Carta dei

servizi ed APT-12 del 2 maggio 2002 e successivi aggiornamenti), il Piano della qualità e della tutela ambientale che si impegna a realizzare negli anni di ciascun "periodo di regolazione tariffaria", accompagnato da una Relazione descrittiva di carattere generale sugli standard di servizio reso.

2. La Relazione allegata al Piano della Qualità e della Tutela ambientale individua gli indicatori prescelti per il "periodo di regolazione tariffaria", oltre ai valori consuntivati all'Anno Base per ciascuno di detti indicatori ed i corrispondenti valori obiettivo individuati per ciascuna annualità del primo "sottoperiodo tariffario". La documentazione del successivo "sottoperiodo tariffario" dovrà essere presentata ed accompagnata da nuova Relazione, considerando come Anno Base la penultima annualità del primo "sottoperiodo tariffario".

3. Per quanto concerne il secondo "sottoperiodo tariffario", potranno essere individuati dalle parti indicatori differenti da quelli scelti per il primo "sottoperiodo tariffario", sulla base di motivate ragioni inerenti anche ai risultati del primo sottoperiodo ed eventuali indicazioni dell'utenza.

4. La scelta degli indicatori di cui ai precedenti commi 2 e 3, terrà conto dei valori di consuntivo rilevati all'Anno Base al fine di privilegiare quegli indicatori ancora suscettibili di significativi incrementi migliorativi rispetto ad altri o per i quali sussistano segnalazioni da parte dell'utenza espresse nell'ambito delle periodiche consultazioni.

5. Il Piano della Qualità e della Tutela ambientale presentato dalla Concessionaria dovrà contenere:

- a) gli indicatori analitici di qualità, per i quali la società si impegna a raggiungere, nel "periodo di regolazione tariffaria", obiettivi di miglioramento annuale delle prestazioni rese rispetto ai valori registrati a consuntivo all'Anno Base; gli indicatori analitici di qualità devono essere selezionati e pesati considerando quanto, sulla loro evoluzione, la Concessionaria possa esercitare un effettivo controllo e l'ENAC sia in grado di attuare una concreta ed efficace vigilanza; anche per quest'ultima ragione, gli indicatori relativi alla qualità dovranno essere selezionati preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita" (rilevati mediante sondaggi), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni "Si/No", cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, facilities per PRM, ecc.); gli indicatori saranno preferibilmente selezionati fra quelli indicati nelle Linee guida sulla qualità dei servizi nel trasporto aereo di cui alla Circolare ENAC APT-12 del 02/05/2002 e dovranno comunque essere indicativamente non inferiori a 12. Tra questi sarà presente, per la particolare rilevanza sociale, l'indicatore relativo alla assistenza prestata ai passeggeri a ridotta mobilità;
- b) gli indicatori di tutela ambientale, tenendo preferibilmente conto della rilevanza delle tematiche inerenti: 1) il controllo dell'inquinamento da rumore, 2) la tutela delle acque reflue, 3) il controllo delle emissioni di CO₂, 4) la differenziazione nella raccolta dei rifiuti e 5) l'efficienza energetica;
- c) i pesi attribuiti ad ognuno degli indicatori dei due sottogruppi (qualità ed ambiente) la cui somma dovrà essere pari ad 1 (100%);
- d) gli indicatori sintetici della qualità e dell'ambiente che individuano l'obiettivo complessivo, necessario a determinare i valori dei parametri q ed α nella fase dell' annuale monitoraggio, con le modalità di calcolo indicate nell'apposita sezione delle Linee Guida applicative della "Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva", a cui si rimanda (pag. 60 e 61);
- e) l'attribuzione di equa ponderazione [f e $(1-f)$] da assegnare rispettivamente all'indice sintetico di qualità e di tutela ambientale da utilizzare per il calcolo di ϵ che è posta eguale al 50%.

6. Il miglioramento della qualità impatta su tutti i servizi aeroportuali; del maggior comfort beneficiano quindi tutti gli utenti nella loro duplice veste di acquirenti di servizi regolamentati e di

servizi non regolamentati. Considerazioni simmetriche valgono per il miglioramento ambientale, di cui appare corretto si facciano carico gli utenti, nella duplice veste sopra ricordata. Ne segue che gli effetti del meccanismo premiante/penalizzante – fissato dalle Linee Guida in un massimo di $\pm 1\%$ dei parametri q e α – devono essere spalmati su tutti i servizi aeroportuali in proporzione ai ricavi risultanti all'Anno Base:

$$p_{i,j} = c_{i,j} \cdot (1 + \varepsilon_{i,j})$$
$$\varepsilon_{i,j} = f \cdot q_{i,j} + (1 - f) \cdot \alpha_{i,j}$$

dove:

- $\varepsilon_{i,j}$ è il parametro che esprime, in termini percentuali, l'impatto annuale sulla tariffa derivante dagli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale relativi al servizio j ;
- q_i e α_i sono i parametri che misurano lo scostamento degli obiettivi annuali sintetici di qualità e di tutela ambientale raggiunti nello svolgimento del servizio j , rispetto a quelli previsti per la stessa annualità;
- f è il peso, pari al 50% attribuito all'obiettivo sintetico della qualità.

I parametri q e α assumono un valore pari a zero se gli obiettivi sintetici previsti sono raggiunti e un valore minore o maggiore di zero, a seconda che siano rispettivamente mancati o superati.

7. Gli obiettivi sintetici della qualità e dell'ambiente si intendono raggiunti anche qualora si riscontrino risultati all'interno di una fascia di tolleranza del $\pm 0,25\%$, rispetto agli indicatori obiettivo sintetici fissati ex ante.

8. La Concessionaria, entro il 30 settembre di ciascun anno, trasmette all'ENAC il documento, redatto dall'Istituto di rilevazione, riportante i valori rilevati per ciascun indicatore analitico di qualità e di tutela ambientale oggetto di monitoraggio ai fini del presente Atto.

9. Entro il 30 novembre di ciascun anno, l'ENAC, verificato il rispetto degli obiettivi fissati per ciascuna annualità del "sottoperiodo tariffario" sulla base delle risultanze del documento di cui al precedente comma 8, provvede a determinare il valore del parametro ε da riconoscere nella tariffa dell'anno successivo, conformemente alla metodologia prevista all'art. 31.

10. L'eventuale incremento/decremento tariffario (ε), relativo al superamento/mancato raggiungimento degli obiettivi fissati per l'ultimo anno del "sottoperiodo tariffario", sarà riconosciuto a fini tariffari nella prima annualità del successivo "sottoperiodo tariffario".

11. I costi sostenuti dalla Concessionaria per la misurazione e la certificazione dei risultati raggiunti in termini di qualità ed ambiente effettuati da parte di società indipendenti, sono ammissibili ai fini tariffari come spese operative ai sensi degli artt. 31 e 32, se tali società sono state individuate in base a quanto previsto dalla normativa sugli appalti pubblici di cui al D. leg.vo 163 /2006 e successive modifiche ed integrazioni.

12. Gli indicatori di qualità e di tutela ambientale relativi al "periodo di regolazione tariffaria" 2012-2021 sono riportati nell'**Allegato 10** al presente Atto, unitamente ai valori obiettivo del primo "sottoperiodo tariffario" 2012-2016.

ARTICOLO 30 - STIME DEL TRAFFICO ATTESO

1. Entro il termine previsto all'art. 22 comma 3, la Concessionaria è tenuta a presentare all'ENAC le previsioni di traffico per il successivo "periodo di regolazione tariffaria" caratterizzate da solidità analitica ed idoneità della rappresentazione in ragione del grado di volatilità del traffico nell'orizzonte temporale considerato.

2. Entro lo stesso termine di cui al precedente comma 1, la Concessionaria presenterà all'ENAC una Relazione illustrativa delle stime effettuate, dalle fonti statistico/previsionali

eventualmente utilizzate e dei modelli impiegati per la costruzione delle previsioni e dei relativi intervalli di variabilità, tenuto conto di quanto già indicato dalle Linee Guida Enac.

Le stime saranno disaggregate per categorie omogenee di traffico (p.e. intra UE, extra UE, linea, charter, low cost, aviazione generale, ecc) e riporteranno le motivazioni dell'eventuale disallineamento rispetto alle tendenze espresse da Organismi di riferimento del settore (Eurocontrol, IATA, ecc).

Saranno altresì individuate le possibili variabili di natura territoriale, economica e settoriale significative ai fini dell'analisi condotta sulla variazione del traffico attesa.

3. Contestualmente la Concessionaria presenterà all'ENAC l'aggiornamento delle previsioni di traffico relative al periodo residuo di durata della concessione, ai sensi dell'art. 11 comma 2, redatte secondo i principi di cui ai precedenti commi 1 e 2.

4. Entro il termine previsto all'art. 22 comma 3, la Concessionaria presenterà all'ENAC l'aggiornamento delle previsioni di traffico relative al successivo "sottoperiodo tariffario" necessarie al calcolo dei valori dei parametri di tariffazione di cui al successivo art. 31, redatte secondo i principi di cui ai precedenti commi 1 e 2.

5. Le stime di traffico per il "periodo di regolazione tariffaria" 2012-2021 sono riportate all'**Allegato 11**, unitamente alle previsioni per il 2022-2044.

ARTICOLO 31 - PARAMETRI DI TARIFFAZIONE

1. Tenuto conto dei costi all'Anno Base ammessi a fini regolatori e degli impegni assunti dalla Concessionaria per il "sottoperiodo tariffario", in applicazione dei principi e criteri fissati dal presente Titolo II nonché delle stime di traffico attese, sono individuati, in via programmatica, i parametri che consentono la determinazione *ex ante* delle tariffe medie applicabili e le loro articolazioni in ciascuna annualità del "sottoperiodo tariffario", per il singolo servizio regolamentato offerto dalla Concessionaria in regime di monopolio in ognuno degli scali gestiti:

$$p_{t,j} = c_{t,j} \cdot (1 + \varepsilon_{t,j})$$
$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_i (1 + P_i - x_j + k_{t,j} + v_{t,j})$$

con:

- $p_{t,j}$: corrispettivo unitario del Servizio regolamentato j ammesso per l'anno t;
- $c_{0,j}$: l'importo dei costi regolatori ammessi all'Anno Base per il Servizio regolamentato j corrispondenti a (i) le spese operative, ivi compresa l'IRAP applicata al costo del lavoro (ii) la congrua remunerazione del capitale investito netto, calcolata come prodotto tra il costo medio ponderato del capitale espresso in termini reali pre-tax (WACC) e il capitale investito netto a valori correnti (iii) gli ammortamenti dei beni materiali e immateriali;
- P_i : tasso di inflazione programmato per l'anno di applicazione della tariffa risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato;
- x_j : parametro determinato in modo che, per le attività presenti all'Anno Base, il valore attualizzato dei costi ammessi per ciascun Servizio regolamentato sia pari, nel corso di ciascun "sottoperiodo tariffario", al valore attualizzato dei ricavi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale al lordo delle imposte fissato per il "sottoperiodo tariffario";
- $k_{t,j}$: parametro di incremento tariffario del Servizio regolamentato j definito, per ciascuna annualità del "sottoperiodo tariffario", in conformità alla procedura di seguito indicata, a fronte dell'intervenuto adempimento degli impegni previsti *ex ante* per l'annualità di riferimento, dal Documento tecnico pluriennale;
- $v_{t,j}$: parametro di incremento tariffario del servizio regolamentato j, definito *ex ante* per ciascuna annualità del "sottoperiodo tariffario", in relazione ad oneri incrementali che verranno a maturazione nel corso dello stesso "sottoperiodo tariffario" per effetto della

entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari o per quanto previsto dal presente Titolo II;

- $\varepsilon_{t,j}$: parametro annuale che tiene conto del raggiungimento/mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale fissati dal Piano della qualità e dell'ambiente, calcolato secondo quanto previsto dal presente Titolo II.

2. La formula tariffaria, indicata al precedente comma 1, introduce il sistema di tariffazione dei servizi regolamentati secondo il modello del *price cap* applicato in regime di *dual till*, sicché viene escluso il concorso di attività non regolamentate alla definizione dell'elemento $p_{t,j}$ sopra riportato.

ARTICOLO 32 - DINAMICA TARIFFARIA DEI COSTI OPERATIVI DELL'ANNO BASE

1. La variazione annuale (y) dei costi operativi (OPEX) ammessi all'Anno Base per le attività presenti a tale anno è calcolata *ex ante* per ciascun "sottoperiodo tariffario" e per singolo servizio regolamentato, sulla base:

- della crescita dei volumi di traffico attesa nel "sottoperiodo tariffario" considerato;
- dell'elasticità, al variare del traffico, assegnata alle singole voci di costo.

2. Per ottenere la variazione annua complessiva dei costi operativi, alla variazione annuale (y) deve essere sommato l'incremento derivante dall'applicazione, per gli anni del "sottoperiodo tariffario", dei tassi di inflazione programmata (P) prevista a livello governativo e fissati dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato all'Anno Base del Contratto di Programma. Tale ultimo incremento deve essere depurato degli obiettivi di efficientamento organizzativo (eff), imposti alla Concessionaria e da questa ritenuti sostenibili nel "periodo di regolazione tariffaria" considerato, come meglio di seguito chiarito.

3. La dinamica delle opex relative alle attività presenti all'Anno Base verrà dunque calcolata secondo le seguenti formule:

- per il primo anno t di ciascun "sottoperiodo tariffario":

$$Opex_t = Opex_{Anno\ Ponte} * (1 + y_t) * [1 + (1 - eff) * P_t]$$

- per i successivi anni t di ciascun "sottoperiodo tariffario":

$$Opex_t = Opex_{t-1} * (1 + y_t) * [1 + (1 - eff) * P_t]$$

dove:

- $Opex_{Anno\ Ponte}$ corrispondono alle Opex dell'Anno Ponte che si interpone tra l'Anno Base e la prima annualità di ciascun "sottoperiodo tariffario" e sono calcolate come segue:

$$Opex_{Anno\ Ponte} = Opex_{Anno\ Base} * (1 + P_{Anno\ Ponte}), \text{ dove}$$

$Opex_{Anno\ Base}$ corrispondono alle Opex regolate risultanti dalla contabilità analitica regolatoria dell'Anno Base di ciascun "sottoperiodo tariffario"

$P_{Anno\ Ponte}$ è il tasso di inflazione programmato per l'Anno Ponte risultante dall'Ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato all'Anno Base del Contratto di programma.

- eff esprime l'obiettivo di efficientamento assegnato alla Concessionaria, portato in abbattimento dell'inflazione programmata, fino ad un massimo del 5%.

- P_t è il tasso di inflazione programmato per l'anno di applicazione della tariffa risultante dall'Ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato all'Anno Base del Contratto di programma;
- y_t è la variazione effettiva annuale dei costi operativi dell'Anno Base, che tiene in considerazione l'elasticità delle spese operative al variare del traffico, calcolata in base alla formula che segue:

$$y_t = \left(\frac{\Delta T - \pi_t}{1 + \pi_t} \right)$$

dove:

- ΔT è la variazione percentuale annua dei volumi di traffico previsti per il "sottoperiodo tariffario" in questione;
- π_t è la variazione percentuale annua totale della produttività calcolata come

$$\pi_t = \pi_v + \pi_e + \pi_v \pi_e$$

in cui

π_v è la variazione percentuale annua della produttività da volumi, pari a

$$\pi_v = \left(\frac{1 + \Delta T}{1 + \Delta T \eta} - 1 \right)$$

dove η è l'elasticità delle spese operative ai volumi di traffico;

π_e è l'obiettivo annuo esogeno di crescita della produttività da efficientamento.

4. Per ciascuna annualità del "sottoperiodo tariffario", l'obiettivo π_e viene determinato in modo tale che il calcolo sviluppato in base alla prima parte delle formule di cui al precedente comma 3 [$Opex_{Anno\ Ponte} * (1 + y_t)$ e $Opex_{t-1} * (1 + y_t)$], al netto quindi dell'inflazione e dell'efficientamento, assicuri che la variazione effettiva delle opex, calcolata sull'intero "sottoperiodo tariffario", sia esattamente pari al prodotto tra la variazione totale del traffico ed il livello di elasticità assunta ex ante, considerando pertanto a tal fine anche l'effetto cumulato delle variazioni annuali.

5. In assenza della presentazione da parte della Concessionaria di adeguata documentazione idonea a dare evidenza della opportunità di effettuare differenti valutazioni, la variazione annuale dei costi operativi è definita dall'Enac, per ciascun "sottoperiodo tariffario", sulla base delle elasticità riportate nella tabella che segue per singola voce di costo, tenuto conto del fatto che la Concessionaria non esercita più in via diretta le attività di assistenza a terra e che sono esclusi dalle stime in argomento i costi del personale impiegato nei controlli di sicurezza e le cui variazioni sono espressione, di norma, di elementi estranei all'andamento del traffico legati prioritariamente a specifiche disposizioni di legge o regolamentari:

costi	Elasticità
	η
Costo del lavoro (esc.sic)	0,60
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,80

Pulizie	0,36
Utenze	0,40
Prestazioni di terzi	0,40
Spese generali	0,40
Godimento beni di terzi	0,40

In assenza di specifiche indicazioni relative al costo del personale impiegato nei controlli di sicurezza, si assumerà anche per tale elemento il valore di elasticità indicato per il restante costo del lavoro.

6. L'elasticità assegnata per singola voce di costo assume valori costanti in ciascun "sottoperiodo tariffario".

7. Il canone annuo di concessione dovuto dalla Concessionaria ad ENAC non rientra nella voce "godimento beni di terzi" in quanto determinato in base ad una metodologia di calcolo direttamente agganciata alla variazione del traffico. La sua variazione nel "sottoperiodo tariffario" sarà pertanto definita simulando il calcolo del valore del canone stesso in base ai volumi di traffico attesi.

8. Ove all'Anno Base sia in atto, o prevedibile, un *trend* negativo del traffico, a livello di "sistema" o di singolo scalo, riassorbibile nel breve periodo, l'elasticità definita ex ante in via programmatica sarà posta eguale a zero – fino alla ripresa del traffico - in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati.

9. Le spese operative emergenti nel corso del "sottoperiodo tariffario" a seguito della realizzazione di nuovi investimenti, stimate ex ante nell'ambito del piano degli investimenti di cui al precedente art. 28, sono recuperate in tariffa attraverso il parametro tariffario K con le differenti modalità indicate al successivo art. 36.

10. L'obiettivo di efficientamento organizzativo (eff) assegnato alla Concessionaria e l'elasticità assegnata a ciascuna voce di costo per il primo "periodo di regolazione tariffaria" sono riportati nell'**Allegato 12**.

ARTICOLO 32 BIS - COSTI INCREMENTALI DEL PRIMO QUINQUENNIO

1. I maggiori costi operativi, rispetto alle risultanze della contabilità analitica dell'Anno Base, che la Concessionaria dovrà sostenere nel primo "sottoperiodo tariffario", approvati unitamente al presente Atto per il recupero del gap qualitativo ed organizzativo cumulatosi nelle annualità immediatamente antecedenti per i servizi in tali anni resi dalla Concessionaria all'utenza, sono riconosciuti dall'ENAC a fini tariffari nei limiti delle somme documentate dalla Concessionaria e dei tempi di loro effettiva maturazione, secondo quanto riportato nell'**Allegato 13** al presente Atto.

2. I maggiori costi riconosciuti per quanto previsto al precedente comma 1 saranno dall'ENAC considerati separatamente, rispetto ai costi operativi presenti all'Anno Base e di cui all'articolo 32, e saranno annualmente contabilizzati e monitorati con le modalità proprie del parametro tariffario V di cui al successivo art. 37. Tali costi non concorrono al calcolo del *profit sharing* di cui al successivo art. 32 ter.

3. Al termine del "sottoperiodo tariffario" di cui al precedente comma 2 cessa la contabilizzazione dei maggiori costi operativi di cui al presente articolo, in quanto da considerare ormai riassorbiti tra i costi operativi risultanti all'Anno Base di riferimento del secondo "sottoperiodo tariffario".

ARTICOLO 32 TER - PROFIT SHARING

1. I costi operativi pertinenti le attività presenti all'Anno Base di ciascun "sottoperiodo tariffario" sono incrementati degli eventuali recuperi di produttività che, conseguiti dalla Concessionaria nel "sottoperiodo tariffario" immediatamente precedente, eccedono gli obiettivi fissati ex ante dall'ENAC in sede programmatica.
2. Il recupero di tale maggiore produttività sarà contabilizzato separatamente rispetto ai costi emergenti dalla contabilità analitica dell'Anno Base di riferimento del successivo "sottoperiodo tariffario" e trattato, ai fini dello sviluppo della dinamica tariffaria di tale successivo "sottoperiodo tariffario", al pari degli "ulteriori costi ammessi", secondo le modalità di calcolo previste dall'art. 44, comma 2.
3. La misura accordata del "profit sharing", pari al 50% della extra produttività conseguita dalla Concessionaria nel "sottoperiodo tariffario" immediatamente precedente, è definita come differenza tra:
 - le spese operative previste ex ante nell'ultimo anno del "sottoperiodo tariffario" precedente, eventualmente rideterminate ex post, con le stesse modalità previste dall'art. 32, per tener conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e
 - le spese operative consuntivate per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica.
4. Con riferimento all'ultimo anno del "sottoperiodo tariffario" in scadenza, la Concessionaria comunicherà, entro il 31 ottobre del medesimo anno, i dati consuntivati del primo semestre ed i dati previsionali del secondo semestre, basati sulle migliori stime disponibili, necessari per il calcolo del "profit sharing" da accordare nel successivo "sottoperiodo tariffario". Sulla base dei dati definitivi del bilancio relativi all'esercizio coincidente con l'ultimo anno del "sottoperiodo tariffario" trascorso, saranno effettuate dall'ENAC le rettifiche eventualmente necessarie a valere sulla tariffa del primo anno utile del "sottoperiodo tariffario" in corso.
5. Il "profit sharing" maturato in un "sottoperiodo tariffario" viene riconosciuto a condizione che, nel corso del medesimo "sottoperiodo tariffario", la media aritmetica dei valori annuali del parametro tariffario ϵ di cui al precedente art. 29 comma 6 assuma valore maggiore o uguale a zero.

ARTICOLO 33 - CAPITALE INVESTITO NETTO ALL'ANNO BASE

1. Per i servizi aeroportuali soggetti a regolazione tariffaria, il Capitale Investito Netto (CIN) individuato all'Anno Base di ciascun "sottoperiodo tariffario" è costituito da:
 - a) le immobilizzazioni materiali ed immateriali rilevate a titolo oneroso dalla Concessionaria all'atto della operazione di privatizzazione intervenuta nell'anno 2000, incluse quelle ancora da realizzare con contributi pubblici a tale data già concessi da norme di legge e richiamati nell'Atto di compravendita. Tali immobilizzazioni sono espresse:
 - a.1) fino all'anno della privatizzazione, al loro valore corrente, calcolato in base all'indice IFL di cui al successivo art. 35 e considerate al lordo del Fondo di ammortamento civilistico ed al netto del Fondo di ammortamento tecnico economico anch'esso espresso al medesimo valore corrente all'anno 2000;
 - a.2) dall'anno successivo a quello della privatizzazione e fino all'anno di efficacia del presente Atto, al loro valore corrente espresso in base all'indice IFL di cui successivo art. 35, o laddove non disponibile, in base al tasso di inflazione programmata rilevabile dall'ultima Decisione di Finanza Pubblica (DEF) approvata, e considerate al lordo del Fondo di ammortamento civilistico ed al netto del Fondo di ammortamento tecnico economico all'anno 2000 anch'esso espresso al medesimo valore corrente;

a.3) dall'anno di efficacia del presente Atto, al loro valore corrente espresso in base all'indice di inflazione programmato, considerato al netto del Fondo di ammortamento finanziario, anch'esso espresso al medesimo valore corrente.

b) le immobilizzazioni materiali ed immateriali realizzate dalla Concessionaria dal 2001 in autofinanziamento, al netto dei contributi pubblici concessi a titolo non oneroso, espresse all'Anno Base di ciascun "sottoperiodo tariffario" al loro valore corrente calcolato in base all'indice IFL di cui al successivo art. 35, considerate al lordo del Fondo di ammortamento civilistico ed al netto del Fondo di ammortamento tecnico-economico anch'esso considerato al medesimo valore corrente;

c) il saldo tra i crediti verso clienti generati dal settore dei servizi regolamentati – considerati nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi all'Anno Base, inclusivi del costo del capitale di cui ai punti sub a), b), d) ed e) – ed i debiti verso fornitori di pertinenza del settore dei servizi regolamentati; il saldo così definito viene ascritto ai singoli prodotti regolamentati con le modalità previste dalle Linee guida ENAC. Il saldo crediti verso clienti e debiti verso fornitori se negativo è posto eguale a zero;

d) le lavorazioni in corso all'Anno Base, secondo gli stati di avanzamento (SAL) già formalmente emessi nelle forme prescritte e nei limiti di quanto iscritto nel bilancio di tale annualità e di quanto pertinente con i servizi soggetti a regolazione;

2. La remunerazione dovuta in ciascun anno del "sottoperiodo tariffario" è calcolata ex ante, applicando il WACC reale pre tax al valore del CIN di inizio anno.

3. Lo sviluppo, per ciascun anno t del "sottoperiodo tariffario", del CIN esistente all'Anno Base di riferimento è effettuato ex ante, portando annualmente in detrazione la quota di ammortamento di competenza, secondo la seguente formula:

$$(CIN)_{Chiusura\ t} = (CIN)_{Apertura\ t} - d ((CIN)_{Apertura\ t})$$

con:

$$(CIN)_{Apertura\ t} = (CIN)_{Chiusura\ t-1} * (1 + P_t),$$

dove:

P è il tasso di inflazione programmato risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato all'Anno Base del Contratto di programma, e

d ((CIN)_{Apertura t}) denota l'ammortamento dei cespiti che figurano nel CIN espresso a costi correnti mediante l'applicazione del tasso di inflazione programmato risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato all'Anno Base del Contratto di programma.

4. I costi ammessi relativi ai nuovi investimenti evolvono nel corso del "sottoperiodo tariffario" con le stesse modalità previste al precedente comma 6, attraverso il parametro K di cui al successivo art. 36.

5. I beni realizzati in tutto o in quota parte con contributi statali concessi prima della delibera CIPE 86/2000 del 4 agosto 2000, specificamente richiamati nell'Atto di privatizzazione, e non ancora realizzati a tale data, vengono inclusi nel CIN a partire dall'anno di entrata in esercizio dell'opera in ragione del contributo effettivamente erogato.

6. L'ammontare riconosciuto a fini tariffari include anche la differenza tra l'ammontare del contributo previsto e rilevato alla data di privatizzazione, ed il contributo effettivamente erogato, come riportato nell'**Allegato 15**.

7. La determinazione del CIN all'Anno Base del primo "sottoperiodo tariffario" è riportato nell'**Allegato 16**

8. Tenuto conto di quanto previsto al comma 1, punto a.2), nel caso in cui il presente Atto acquisti efficacia in annualità successive al 2013, il Capitale Investito Netto (CIN) relativo alle immobilizzazioni di cui al comma 1, punto a) cui fare riferimento per la determinazione delle tariffe da applicare nelle annualità residue del "primo sottoperiodo tariffario" è riportato nell'**Allegato 14**.

ARTICOLO 34 - ALIQUOTE AMMORTAMENTO

1. Per l'ammortamento tecnico economico, la vita utile da considerare a fini tariffari e le conseguenti aliquote tecnico economiche di ammortamento vanno definite sulla base delle best practices di settore, facendo a tal fine riferimento, in primo luogo, a quelle suggerite dall'ICAO 8 "Airport Economics Manual". Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere argomentate all'ENAC dalla Concessionaria, le aliquote da utilizzare a fini tariffari sono quelle riportate nell'**Allegato 21**.

2. Alle immobilizzazioni materiali e immateriali di cui all'art. 33, comma 1, punto a.2 si applica l'ammortamento finanziario, tenendo conto della scadenza della concessione di cui all'art. 1.8.

ARTICOLO 35 - INDICE DI RIVALUTAZIONE

1. Il valore residuo e gli ammortamenti delle opere realizzate in autofinanziamento dalla Concessionaria in base ai Piani degli interventi approvati dall'ENAC, ad eccezione delle immobilizzazioni di cui al precedente articolo 33, comma 1, punto a.2, vengono aggiornati periodicamente applicando l'indice degli Investimenti fissi lordi quale definito dalla Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas.

2. Il processo di rivalutazione non produce effetti sulla durata degli asset.

ARTICOLO 36 - COSTI DELLE NUOVE OPERE AEROPORTUALI PARAMETRO "k "

1. Il **Documento tecnico pluriennale**, di cui all'art. 9 del Titolo I del presente Atto, approvato dall'ENAC costituisce il riferimento per l'individuazione degli interventi di ammodernamento, ampliamento, sviluppo delle infrastrutture ed impianti del singolo aeroporto affidato in gestione alla Concessionaria, la cui progettazione e/o realizzazione, in coerenza con le previsioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale, ricade nel singolo "sottoperiodo tariffario". Il suddetto **Documento tecnico pluriennale** individua separatamente anche gli interventi di manutenzione straordinaria da effettuarsi nel corso del "sottoperiodo tariffario".

2. I costi delle nuove opere infrastrutturali, indicate nel **Documento tecnico pluriennale**, definiti ex ante in via previsionale, saranno annualmente riconosciuti in tariffa nei limiti del costo effettivamente consuntivato, mediante l'inclusione nel parametro **k** della formula tariffaria di cui al comma 1 del precedente art. 31:

a) *per le lavorazioni in corso*: della remunerazione, calcolata applicando il WACC di cui all'art. 43, sugli importi risultanti dai SAL (Stato di Avanzamento Lavori) emessi nelle forme prescritte e nel rispetto della tempistica fissata dal crono-programma, nell'anno successivo a quello della loro intervenuta contabilizzazione;

b) *per le opere realizzate*: della pertinente quota di costi operativi gestionali (p.e. utenze, manutenzioni, pulizie, ecc) e della quota di remunerazione - calcolata applicando il WACC di cui all'art. 43 - ed ammortamento, secondo quanto previsto ai successivi commi 8 e 9, mediante la loro inclusione nel sopra citato parametro **k** a partire dall'anno successivo a quello della loro entrata in esercizio;

c) *per gli interventi di manutenzione straordinaria*: della pertinente quota di remunerazione - calcolata applicando il WACC di cui all'art. 43 - ed ammortamento, in ragione del valore capitalizzato dell'intervento, a partire dall'anno successivo a quello della loro effettuazione.

3. Con riferimento agli investimenti per la cui realizzazione sia previsto un progetto approvato da ENAC, per "Rischio di costruzione" a carico della Concessionaria s'intende l'eventuale maggior onere sostenuto per la realizzazione di un intervento previsto dal Piano degli investimenti rispetto al "Costo di costruzione" risultante dal progetto approvato dall'ENAC al netto dei ribassi conseguiti in sede di gara e rettificato dalle variazioni di costo risultanti da perizia di variante in corso d'opera per una delle cause previste dall'art. 132, comma 1, lett. a), b), c), d), del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163. In tali casi, il maggiore onere sostenuto verrà riconosciuto previa approvazione della perizia di variante da parte dell'ENAC.

4. Per "Costo di costruzione" si intende l'insieme degli oneri connessi alla realizzazione di un intervento, comprensivi di:

- a) oneri di progettazione;
- b) oneri di affidamento lavori, direzione lavori e collaudo dell'opera;
- c) oneri di realizzazione, quali risultanti dal progetto approvato dall'ENAC al netto dei ribassi conseguiti, all'esito delle procedure di appalto;
- d) maggiori/minori oneri derivanti da perizia di variante approvata da ENAC.

5. I costi sostenuti per l'acquisizione di nuovi apparati ed attrezzature, indicati nel **Documento tecnico pluriennale**, definiti ex ante in via previsionale, saranno annualmente riconosciuti in tariffa nei limiti del costo effettivamente contabilizzato, mediante l'inclusione nel parametro **k** nell'anno successivo a quello di loro contabilizzazione.

6. Concorrono ai fini della determinazione della componente **k** del primo anno di ciascun "sottoperiodo tariffario", i lavori in corso eseguiti durante l'Anno Ponte, nei limiti dei SAL emessi in tale annualità e rendicontati entro il termine previsto dall'art. 22, comma 3 e dal successivo comma 9 del presente articolo.

7. Al termine di ciascun "sottoperiodo tariffario", i costi delle nuove opere previste nel **Documento tecnico pluriennale** realizzate nel corso di tale "sottoperiodo tariffario", cessano di essere contabilizzate attraverso il parametro **k**, in quanto riassorbiti al loro valore corrente netto definito con utilizzo dell'indice già stabilito al precedente art. 35, nel CIN dell'Anno Base di riferimento per la costruzione tariffaria del successivo "sottoperiodo tariffario".

8. Alle verifiche annuali sui costi effettivamente venuti a maturazione nelle singole annualità rispetto a quelli previsti ex ante e contabilizzati nel parametro **k**, si provvede con le modalità ed alle scadenze previste all'art. 37 bis.

9. Eventuali interventi di carattere urgente non previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, che dovessero rendersi necessari nel corso del "sottoperiodo tariffario" per riconosciute esigenze inerenti la sicurezza, la regolarità del trasporto aereo ed il miglioramento dei livelli di servizio offerti, sono eseguiti, solo a seguito dell'intervenuta approvazione da parte dell'ENAC e riconosciuti a fini tariffari tramite il parametro **k**, previa informativa resa agli utenti aeroportuali.

10. Il valore dei parametri tariffari **k**, calcolati in modo previsionale per ciascuna annualità del primo "sottoperiodo tariffario" e attribuiti a ciascun servizio regolamentato, sono riportati nell'**Allegato 17**.

ARTICOLO 37 - COSTI INCREMENTALI – PARAMETRO "v"

1. Gli oneri, diversi da quelli per nuovi investimenti che, all'Anno Base, si prevede vengano a maturazione nel corso di ciascun "sottoperiodo tariffario" in applicazione di disposizioni normative

e/o regolamentari, definiti ex ante in via programmatica sono riconosciuti in tariffa nell'anno di loro effettiva maturazione attraverso il parametro di incremento tariffario **v**.

2. Gli oneri di natura analoga a quelli indicati al precedente comma 1, ma non riferibili all'applicazione di disposizioni normative e/o regolamentari, saranno riconosciuti con le modalità previste al precedente comma 1, a decorrere dall'anno tariffario immediatamente successivo a quello della loro intervenuta maturazione.

3. Soggiacciono alle previsioni di cui al comma 1 del presente articolo gli oneri sostenuti dalla Concessionaria per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della legge n. 296/2006 (legge finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti;

4. Soggiacciono alle previsioni di cui al comma 2 del presente articolo:

(i) limitatamente al primo "sottoperiodo tariffario", gli oneri di cui all'art. 32 bis del presente Contratto legati al recupero del gap qualitativo ed organizzativo;

(ii) limitatamente al primo "sottoperiodo tariffario", gli oneri connessi alla somministrazione di utenze e servizi nonché alla manutenzione di cui all'art. 13, comma 3, del Titolo I, fermo restando quanto previsto all'art. 13, comma 3, ultimo capoverso;

(iii) gli oneri incrementali legati alla realizzazione del Terminal 4 Ovest che verranno a maturazione nel periodo di esecuzione di tale opera, indicati in via previsionale nell'**Allegato 18**;

(iv) gli eventuali oneri relativi all'aggiornamento annuale del corrispettivo per il servizio di assistenza ai passeggeri a "ridotta mobilità" al fine di dare corretta applicazione al Regolamento UE 1107/2006, prevedendo ricavi allineati ai costi del servizio su base annuale.

5. Alle verifiche annuali sui costi effettivamente venuti a maturazione nelle singole annualità rispetto a quelli previsti ex ante e contabilizzati nel parametro **v**, si provvede con le modalità ed alle scadenze previste all'art. 37 bis.

ARTICOLO 37 BIS - MONITORAGGIO ANNUALE SUI PARAMETRI TARIFFARI **k E **v****

1. Per il monitoraggio della componente tariffaria **k**, definita ex ante per ciascuna annualità del "sottoperiodo tariffario", la Concessionaria provvede a presentare all'ENAC, entro il 31 ottobre di ciascun anno di "sottoperiodo tariffario", una dichiarazione di pre-consuntivo a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e redatta secondo lo schema allegato al presente Atto (**Allegato 19**) – attestante lo stato rilevato al 30 settembre degli adempimenti relativi a ciascuno degli interventi previsti nel **Documento tecnico pluriennale** di periodo e le spese operative ad essi associate, di cui al precedente art. 36.

Contestualmente, la Concessionaria attesta altresì lo stato degli adempimenti e le spese operative ad essi associate che, sulla base di attendibili previsioni, verranno realizzati entro il 31 dicembre dello stesso anno.

In coerenza con tale dichiarazione, la Concessionaria presenterà il calcolo del valore della componente tariffaria **k** da applicare a ciascun servizio in ragione della effettiva realizzazione degli interventi, a partire dalla successiva annualità.

Entro la medesima data del 31 ottobre, la Concessionaria provvede a trasmettere all'ENAC tutti gli elementi informativi in base ai quali ha provveduto al ricalcolo del valore della componente tariffaria **k**

2. Per il monitoraggio annuale della componente tariffaria **v**, la Concessionaria provvederà a presentare all'ENAC, entro il 31 ottobre di ciascun anno di "sottoperiodo tariffario", una dichiarazione di pre-consuntivo a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28

dicembre 2000, n. 445 e redatta secondo lo schema allegato al presente Atto (**Allegato 19**) – attestante le discontinuità di costo già verificatesi alla data del 30 settembre. Contestualmente, la Concessionaria attesta altresì le discontinuità di costo che, sulla base di attendibili previsioni, si manifesteranno entro il 31 dicembre dello stesso anno. Le discontinuità di costo di cui al presente comma includono sia le discontinuità di costo definite ex ante ai sensi dell'art. 37, comma 1, che le discontinuità di costo di cui all'art. 37 comma 2.

Entro la medesima data del 31 ottobre di ciascun anno di "sottoperiodo tariffario", la Concessionaria provvederà a trasmettere all'ENAC tutti gli elementi informativi in base ai quali ha provveduto al ricalcolo del valore della componente tariffaria v .

Unitamente a ciò, la Società presenterà anche il calcolo del valore della componente tariffaria v da applicare a ciascun servizio, in ragione della effettiva maturazione di tali discontinuità, a partire dalla successiva annualità.

3. Entro la medesima data del 31 ottobre di ciascun anno di "sottoperiodo tariffario", la Concessionaria comunicherà all'ENAC l'importo delle tariffe da applicare a ciascun servizio nella successiva annualità. Contestualmente, la Concessionaria provvederà a trasmettere all'ENAC tutti gli elementi informativi in base ai quali tali tariffe sono state calcolate.

4. L'ENAC, entro il 30 dicembre di ciascun anno, sulla base delle dichiarazioni rese dalla Concessionaria ai sensi di quanto previsto ai precedenti commi 1 e 2 e delle verifiche effettuate in contraddittorio con la Concessionaria, comunica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Concessionaria i valori da assegnare ai parametri tariffari x , k , v e le conseguenti tariffe per l'annualità successiva. A seguito di tale comunicazione ed entro i quindici giorni successivi la Concessionaria provvederà a consultare gli utenti dell'aeroporto in merito ai seguenti aspetti:

- a) investimenti realizzati nel corso dell'anno precedente e che saranno riconosciuti in tariffa nell'annualità in corso, con indicazione dei benefici attesi – in termini di incremento della qualità del servizio, della capacità infrastrutturale, etc. – e dei costi sostenuti;
- b) impatto tariffario degli investimenti di cui al precedente punto a);
- c) investimenti che saranno realizzati nell'annualità in corso, con indicazione dei costi preventivati e dei benefici attesi dagli stessi;
- d) eventuale aggiornamento del crono programma degli investimenti per le annualità residue del "sottoperiodo tariffario".

5. Entro il 15 gennaio l'ENAC provvederà a pubblicare sul proprio sito internet le tariffe applicabili dal 1 marzo successivo per ciascun servizio regolamentato e fornirà le necessarie informative alla rete delle biglietterie IATA in relazione agli importi dovuti, per il periodo 1 marzo – 28 febbraio successivo, direttamente dal passeggero all'atto dell'acquisto del titolo di viaggio.

6. Entro il 31 marzo, la Concessionaria provvederà a presentare all'ENAC, per entrambi i parametri k e v , nuove e separate dichiarazioni, rese ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, analoghe a quelle di cui ai precedenti commi 1 e 2, attestanti a consuntivo rispettivamente:

- a) le nuove opere entrate in esercizio, i SAL emessi e gli interventi di manutenzione straordinaria effettuati alla data del 31 dicembre dell'anno precedente ed i costi operativi incrementali effettivamente sostenuti. Con la medesima dichiarazione la Concessionaria provvede a rendere la dovuta informativa in ordine agli adempimenti inerenti gli obblighi di progettazione previsti per l'annualità precedente.
- b) le discontinuità di costo v di cui all'art. 37, comma 1 e 2 effettivamente maturate al 31 dicembre dell'anno appena concluso.

7. Lo scostamento eventualmente rilevato dall'ENAC, tra le dichiarazioni di pre-consuntivo rese dalla Concessionaria per quanto previsto ai precedenti commi 1 e 2 e le dichiarazioni di consuntivo di cui al precedente comma 6, sarà contabilizzato e recuperato a tariffa - maggiorato

degli interessi calcolati in applicazione del tasso di nominale di cui al precedente art. 43 - a valere sul successivo monitoraggio annuale di cui al presente articolo.

8. Le dichiarazioni di cui ai precedenti comma 1, 2 e 6 potranno formare oggetto di specifiche verifiche che l'ENAC medesimo si riserva di condurre, anche a campione, attraverso i propri ispettori entro l'annualità di tariffazione costruita sulla base di tali dichiarazioni.

9. La non veridicità delle dichiarazioni rese ai sensi dei precedenti commi comporta il recupero, a valere sulla prima annualità utile di periodo, delle somme indebitamente percepite dalla Concessionaria, con restituzione alla utenza delle stesse maggiorate, per il periodo di giacenza delle somme presso la Concessionaria, degli interessi calcolati in applicazione del WACC nominale previsto.

10. In sede di prima applicazione, le tariffe per i servizi regolamentati determinate ai sensi del presente Titolo II saranno esigibili a partire dal sessantesimo giorno successivo a quello di efficacia del presente Atto.

11. Gli effetti connessi alla mancata applicazione dei corrispettivi regolamentati nel periodo compreso tra la data di efficacia del presente Atto e quella indicata al precedente comma 10, saranno quantificati in occasione del primo monitoraggio annuale delle tariffe e recuperati sulle annualità residue, attraverso il parametro v .

ARTICOLO 38 - TASSO DI REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

1. Come previsto dal DL n.78/2009, convertito con Legge 3 agosto 2009 n. 102, il sistema di tariffazione degli scali aeroportuali di rilevanza nazionale dovrà essere orientato, fra gli altri, a definire criteri di adeguata remunerazione del capitale investito.

2. La congrua remunerazione del capitale investito viene calcolata, per ciascun "sottoperiodo tariffario", in applicazione della metodologia basata sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, cioè del costo del capitale proprio e del capitale di debito, valutato al lordo delle imposte, fissando per la Concessionaria, in applicazione delle deroghe previste dal D.L. n. 78/2009, quanto di seguito previsto:

$$r = g \cdot \frac{r_d \cdot (1 - t_{res})}{1 - t_e} + (1 - g) \cdot \frac{r_e}{1 - t_e}$$

dove:

- r_d è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- r_e è il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio;
- g è il tasso di leva finanziaria, determinato come di seguito specificato;
- t_{res} è l'aliquota di imposta sul reddito della Concessionaria;
- t_e è l'aliquota fiscale equivalente sul reddito della Concessionaria che tiene conto delle diverse basi imponibili dell'imposta sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive, calcolata secondo quanto indicato nel presente Atto al successivo art. 42.

3. Il tasso di remunerazione (r) è definito in termini nominali. Viene convertito in termini reali attraverso la seguente formula:

$$r_{reali} = \frac{1+r}{1+i} - 1$$

dove P è la media aritmetica dei tassi di inflazione programmati risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) approvato all'Anno Base del Contratto di programma.

ARTICOLO 39 - COSTO DEL CAPITALE DI DEBITO

1. Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito r_d è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio (risk free rate) e del premio al debito.
2. Il risk free rate (rfr) sarà ricavato come media delle osservazioni giornaliere del rendimento lordo del BTP decennale benchmark, pubblicato sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze, riferibile ai 12 mesi coincidenti con l'Anno base di ciascun "sottoperiodo tariffario". Nel caso in cui, al momento della conclusione in sede ENAC dell'iter istruttorio del CdP, il valore medio rilevato per l'Anno base si discosti, verso l'alto o verso il basso, di oltre 20 basis points rispetto a quello rilevato per gli ultimi 12 mesi, quest'ultimo valore verrà assunto come riferimento.
3. Il premio al debito è determinato per ciascun "sottoperiodo tariffario" sulla base delle oggettive e riscontrabili condizioni di accesso al capitale di debito medie del settore e specifiche della Concessionaria. Il premio potrà essere maggiorato per oneri accessori, imposte e spese amministrative nel limite dello 0,30%.
4. Il costo del debito specifico della Concessionaria sarà rilevato, ai fini del calcolo del WACC, con riferimento ai valori medi, di inizio e fine esercizio, rilevabili dal bilancio dell'esercizio della Concessionaria coincidente con l'Anno Base. Tuttavia ENAC terrà conto della effettiva rappresentatività del costo del debito rilevabile dal bilancio rispetto alle condizioni di accesso al credito stimabili nel "sottoperiodo tariffario", anche sulla base di adeguata documentazione tecnica presentata dalla Concessionaria su eventuali contrattazioni in corso.
5. Nella fissazione del premio al debito, ENAC considererà inoltre:
 - a) il rating assegnato alla Concessionaria da agenzie internazionali specializzate, e dunque dello spread medio per categorie simili di rating, ovvero del rating implicito riconosciuto alla Concessionaria da istituti finanziari di riferimento, e misurato dallo spread dei finanziamenti inerenti i singoli periodi/sottoperiodi di regolazione tariffaria;
 - b) le condizioni del debito a lungo termine assunte dalla Concessionaria in ragione della durata dei finanziamenti legati allo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti;
 - c) il periodo di riferimento assunto dall'Enac per l'individuazione del risk free rate;
 - d) gli eventuali oneri assunti a copertura del rischio (es contratti di interest rate swap);
 - e) le condizioni conseguite rispetto a quelle medie di mercato, consentendo alla Concessionaria, nella definizione del premio, di appropriarsi di una quota di benefici derivanti da tali condizioni;
 - f) fatti certi già intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio coincidente con l'Anno Base, inerenti la rinegoziazione del debito esistente o l'accensione di nuovi finanziamenti, purché adeguatamente documentati e laddove questi siano ritenuti dall'ENAC influenti in modo significativo ai fini della corretta costruzione del costo del capitale che deve essere riconosciuto nel "sottoperiodo tariffario".

ARTICOLO 40 - COSTO DEL CAPITALE DI RISCHIO

1. Il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio r_e è determinato attraverso la metodologia del CAPM (Capital Asset Pricing Model) dalla seguente relazione

$$r_e = r_{fr} + \beta_e * erp$$

2. Il risk free rate (rfr) è determinato secondo quanto stabilito all'art. 39, comma 2 del presente Atto.

3. L'**equity risk premium** ($erp = r_m - r_{fr}$) misura il premio che remunera il rischio incrementale dell'investimento azionario (r_m), rispetto al rendimento delle attività finanziarie prive di rischio (r_{fr}).

Il valore dell' "erp" è pari alla differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario e il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio ed è determinato nella misura del 4%, salvo il diverso valore concordato tra le parti - in sede di aggiornamento all'Anno Base - sulla base delle più recenti determinazioni in merito all'ERP per i settori regolati delle infrastrutture e delle utilities.

4. Il coefficiente β_e (equity beta) di un titolo azionario misura il rischio sistematico non diversificabile cui è soggetto l'investitore, espresso dalla variazione dei rendimenti dell'investimento specifico rispetto ai rendimenti di un portafoglio di mercato.

Al tempo stesso, la stabilità e le prospettive di redditività di un'impresa, e con essa il costo di provvista del capitale di rischio, sono influenzati dalla:

- a) struttura concorrenziale del mercato in cui l'impresa opera (maggiore è la concorrenza, minore è la capacità della impresa di difendere il proprio mercato);
- b) leva operativa - incidenza dei costi fissi sui costi complessivi (più la leva operativa è elevata, maggiore è l'impatto sulla redditività di fluttuazioni delle vendite);
- c) stabilità e prevedibilità dei flussi di cassa;
- d) dimensioni dell'impresa e grado di consolidamento sul mercato di riferimento;
- e) leva finanziaria, ovvero l'incidenza del capitale di debito sul capitale complessivo;
- f) negoziabilità dell'equity (società quotata o meno).

Conformemente alla prassi seguita dagli organismi di regolazione, il metodo da applicare in campo aeroportuale per le società non quotate (o quotate per un periodo non sufficientemente significativo) è quello "delle società comparabili", fondato su riscontri empirici verificabili. Il *beta* della Concessionaria sarà pertanto stimato su un *panel* di società quotate, comparabili per: 1) settore di attività, 2) caratteristiche dimensionali e industriali, 3) aree di business, operanti in contesti territoriali, istituzionali e regolatori fra loro non dissimili (ambito italiano od europeo, ambito valutario comune, ecc).

Il panel dei comparabili deve comprendere società aeroportuali europee quotate, che presentino un flottante adeguato e una media giornaliera significativa dei volumi scambiati, in modo da rappresentare il settore in maniera compiuta.

Andranno considerati gli *equity beta* tratti da serie storiche di osservazioni settimanali e mensili condotte in un arco di tempo adeguato (p.e. su di un periodo di 3/5 anni), secondo la *best practice* internazionale che richiede un numero significativo di osservazioni. Per le stime significative degli *equity beta* si farà riferimento a primarie società finanziarie internazionali (ad es. Bloomberg, Datastream, ecc.) con relativa documentazione analitica fornita all'ENAC dalla Concessionaria.

Ove le serie storiche dei comparabili presentino un numero di rilevazioni mensili allineato alla *best practice* di settore l'Enac potrà considerare gli *equity beta* tratti da serie storiche di osservazioni mensili.

La Concessionaria dovrà presentare all'ENAC la documentazione a supporto dei valori rilevati da provider internazionali, indicando adeguata significatività statistica.

La documentazione presentata all'ENAC dovrà fornire le necessarie informazioni sui dati della leva finanziaria riferita al bilancio aziendale delle società comparabili e del *tax rate* del Paese di appartenenza di ciascuna società, necessari per le operazioni di *delevering*.

Analogamente a quanto effettuato nella prassi degli analisti finanziari, dall'*equity beta* "grezzo" (*raw*), di cui ai paragrafi precedenti, dovrà ricavarsi l'*equity beta* "corretto" (*adjusted*), ricorrendo al seguente meccanismo di *adjustment* proposto da Bloomberg.

$$\beta_{adjusted} = \beta_{com} \cdot \frac{2}{3} + 1 \cdot \frac{1}{3}$$

Individuati gli *equity beta* di ciascuna società, compresa nel campione, essi dovranno essere resi confrontabili con la realtà italiana, rendendo per quanto possibile omogenei gli assunti a base della loro costruzione. Si procederà pertanto a derivare gli (*adjusted*) *asset beta* di ciascun aeroporto del campione, utilizzando la metodologia di *delevering* illustrata di seguito, applicando il rapporto D/E effettivo della società considerata nel campione e il *tax shield* del Paese di appartenenza:

$$\beta_e = \frac{\beta_a}{\left[1 + (1 - t_c) \cdot \left(\frac{D}{E}\right)_c\right]}$$

con:

- β_a *asset beta* (coefficiente che riflette il solo rischio operativo);
- t_c , *tax shield*, pari alla media delle *corporate tax* applicate nell'arco di tempo considerate per il calcolo del β_a del Paese di appartenenza per l'Anno Base (KPMG "Corporate Tax Survey" o pubblicazione equivalente);
- $(D/E)_c$, pari alla media delle leve finanziarie dell'impresa del campione nell'arco di tempo considerato per il calcolo del β_a .

La leva finanziaria delle imprese del campione è calcolata con riferimento alla posizione finanziaria netta di bilancio (D) ed al valore di capitalizzazione di borsa (E) di ciascuna società quotata.

Considerata l'esiguità del campione e la poca omogeneità delle società che lo compongono con le realtà aeroportuali italiane, appare preferibile, in linea generale, utilizzare come *comparable* un dato di sintesi degli *asset beta* ricavati dal campione, anziché applicare direttamente alla Concessionaria l'*asset beta* ricavato da quella che, nel campione, appare relativamente più assimilabile. Tuttavia considerazioni potranno essere effettuate dall'ENAC per singolo "sottoperiodo tariffario" in ragione della illiquidità del titolo di alcuni *comparable* o di particolari situazioni del debito.

ENAC procederà, quindi, ad esaminare, dall'analisi dei dati acquisiti, sia i valori medi che i valori mediani del campione.

Infine si dovrà procedere alla operazione di *relevering* dell'*asset beta* determinato, si da ricavare l'*equity beta* della Concessionaria. Si utilizzerà allo scopo la relazione che segue, applicando il *tax shield* vigente in Italia nell'Anno Base, e il rapporto D/E determinato in base ai criteri illustrati nei successivi articoli:

$$\beta_e = \beta_a \cdot \left[1 + (1 - t_c) \cdot \left(\frac{D}{E}\right)_c\right]$$

L'*equity beta* così determinato potrà essere oggetto di aggiustamenti da parte dell'ENAC basati sull'analisi dei differenziali di rischio fra la Concessionaria ed i comparabili, al fine di riconoscere alla Concessionaria l'effettivo rischio non diversificabile cui è esposto.

In particolare:

- ove la Concessionaria non dovesse essere quotata in borsa, occorrerà tenere conto del maggiore rischio sopportato dal possessore di titoli non negoziabili in mercati regolamentati, cui corrisponde un rischio specifico (non diversificabile) più elevato di quello del campione;
- ove la Concessionaria dovesse essere quotata in borsa, considerando la minore ampiezza del mercato azionario italiano rispetto a quello degli altri Paesi europei, con conseguente minore ampiezza degli scambi, il rischio del possessore dei titoli sarebbe comunque superiore a quello del campione di riferimento.

5. Ove la Concessionaria procedesse alla quotazione in Borsa, l'equity beta di riferimento sarà quello specifico della società al raggiungimento di un adeguato numero di osservazioni condotte su un periodo di anni sufficientemente significativo, in linea con la best practice internazionale e, in ogni caso, sarà confrontato con comparables di altre realtà aeroportuali italiane ed europee.

6. L'ENAC potrà ammettere correttivi addizionali alla costruzione del costo del capitale di rischio, da definirsi per singolo "periodo di regolazione tariffaria", in concomitanza di particolari situazioni di rischio connesse a fasi congiunturali sfavorevoli in atto od eventi contingenti di settore e del trasporto aereo italiano, in ragione anche di contingenti vicende legate al maggior vettore nazionale "basato" su tale scalo. Potrà altresì essere valutato il rischio connesso alla rilevanza e complessità della realizzazione del piano degli investimenti legato all'ammodernamento e sviluppo di Fiumicino Nord.

7. Il valore del correttivo addizionale per il primo "periodo di regolazione tariffaria" è riportato nell'**Allegato 20**.

ARTICOLO 41 - LEVA FINANZIARIA

1. La leva finanziaria deve essere individuata con riferimento all'Anno Base e calcolata, in coerenza con l'impianto generale del calcolo del WACC, con riferimento ai valori patrimoniali della Concessionaria, laddove il capitale di rischio (E) è espressione del patrimonio netto della Società, quale risultante dalla media dei valori di inizio e fine anno del bilancio relativo all'esercizio coincidente con l'Anno Base di ciascun periodo di regolazione tariffaria ed il capitale di debito (D) è determinato come indebitamento finanziario netto rilevato dal medesimo bilancio del gestore all'Anno Base, secondo le modalità riportate nell'**Allegato 26** sempre quale media dei valori a inizio e fine d'anno.

La leva finanziaria così calcolata verrà poi mediata con la leva standard ($D/E = 1$)

ARTICOLO 42 - TAX RATE

1. In coerenza con quanto stabilito dalla delibera CIPE n. 38/2007 per i contratti di programma ordinari ed analogamente a quanto deciso dalle Autorità dei settori regolamentati, il costo del capitale pre tax viene calcolato in modo da garantire la giusta remunerazione degli investimenti a fronte del corretto assolvimento degli oneri tributari.

Per definire il costo medio ponderato pre-tasse (WACC pre tax) si utilizzerà quanto previsto nelle Linee Guida ENAC, in particolare ai paragrafi 51 e 53.

2. Ai fini della determinazione del WACC pre-tax, verrà considerata l'aliquota fiscale equivalente, che tiene conto delle aliquote di legge delle imposte dirette e delle differenti basi imponibili che caratterizzano tali imposte, data dal rapporto tra il prelievo fiscale complessivo delle imposte dirette (alla data del presente Atto IRES ed IRAP quest'ultima considerata al netto dell'ammontare dell'IRAP sul costo del lavoro, già incluso tra i costi ammessi all'Anno Base) ed il risultato di esercizio ante imposte, all'Anno Base, rettificato delle eventuali partite straordinarie o non legate alla gestione caratteristica.

3. Per la costruzione del Tax Rate, sarà valutata dall'ENAC la adeguata rappresentatività dell'aliquota fiscale equivalente determinata ai sensi del precedente comma 2, laddove fatti certi, intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio relativo all'Anno Base ed adeguatamente documentati, siano ritenuti influenti in modo significativo ai fini della corretta misurazione del Tax Rate che deve essere utilizzato per la definizione del Wacc pretax reale del nuovo "sottoperiodo tariffario".

ARTICOLO 43 - WACC

1. Il valore del costo medio ponderato del capitale verrà rideterminato all'inizio di ogni "sottoperiodo tariffario" usando la metodologia prevista dal presente Atto e, per quanto non espressamente considerato, dalle Linee guida ENAC.
2. I parametri per il calcolo del WACC verranno aggiornati come riportato nella Tabella seguente.

- aliquote fiscali: ogni 5 anni
- asset beta: ogni 5 anni
- equity beta: ogni 5 anni
- rfr: ogni 5 anni
- tasso di inflazione: ogni 5 anni
- beta addizionale: ogni 10 anni
- premio al debito: ogni 5 anni
- ERP: ogni 5 anni
- leva finanziaria: ogni 10 anni

3. Sul WACC, come sopra determinato, l'ENAC riconosce una maggiorazione limitatamente alla realizzazione di nuovi investimenti, cui viene riconosciuta particolare valenza strategica per lo sviluppo della capacità aeroportuale e della tutela ambientale.
4. Gli investimenti per i quali è accordata la maggiorazione, l'entità della stessa e il relativo periodo di applicazione sono riportati nell'**Allegato 22** al presente Atto. In caso di aggiornamenti del Documento Tecnico pluriennale di cui agli articoli 9.2 e 9.3 del presente Atto, l'elenco dei nuovi investimenti riportati nell'**Allegato 22** verrà coerentemente modificato.
5. Il valore del WACC reale pre-tax da applicarsi nel primo "sottoperiodo tariffario" approvato unitamente al presente Atto è riportato nell'**Allegato 23**.

ARTICOLO 44 - PARAMETRO TARIFFARIO "x"

1. Definito lo sviluppo annuale nel "sottoperiodo tariffario":
 - a) dei costi operativi ammessi all' Anno Base, secondo quanto previsto agli artt. 32 e 32 bis
 - b) dei costi da capitale ammessi all'Anno Base di cui agli artt. 33 e 34
 - c) degli ulteriori costi ammessi a fini regolatori, non inclusi, nel meccanismo di sviluppo dei costi operativi dell'Anno base, di cui all'art. 32

si provvede al calcolo del parametro tariffario x che, costante nel "sottoperiodo tariffario", assicura, sulla base della formula del price cap, che, per le attività presenti all'Anno Base, il valore attualizzato dei costi ammessi, come sopra sviluppati, sia pari, nel corso del "sottoperiodo tariffario", al valore attualizzato dei ricavi previsti, scontando gli importi al WACC di "sottoperiodo tariffario" espresso a valore nominale.

2. Per ulteriori costi ammessi di cui al punto c) del precedente comma 1 si intendono quei costi gestionali, la cui variazione nelle annualità del "sottoperiodo tariffario" è delineabile ex ante per quanto in merito previsto o da specifiche disposizioni di legge o regolamentari o per quanto convenuto nel presente Contratto di programma. Rientrano tra tali costi, a titolo esemplificativo, i costi incrementali di cui al precedente art. 32 ter, il canone concessorio ed il canone dovuto per i controlli di sicurezza sul passeggero ed il bagaglio da stiva.
3. Il valore del parametro tariffario X attribuito a ciascun servizio regolamentato e valido per il primo "sottoperiodo tariffario", è riportato nell'**Allegato 24**.

ARTICOLO 45 - RISCHIO TRAFFICO

1. Nel caso in cui la variazione cumulata delle WLU consuntivate, risultante alla fine del "sottoperiodo tariffario", calcolata raffrontando il totale delle WLU consuntivate nel "sottoperiodo tariffario" con il totale delle WLU previste dal Piano del traffico per il medesimo "sottoperiodo tariffario", sia:

- a) inclusa nel range +/-5% della variazione cumulata delle WLU prevista a tale data: il rischio volume rimane in capo alla Concessionaria;
- b) positiva e superiore al +5% della variazione cumulata delle WLU previste a tale data: il 50% del margine attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del +5% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo e destinato alla realizzazione di interventi infrastrutturali a costo zero a valere sul "sottoperiodo tariffario" immediatamente successivo;
- c) negativa ed inferiore al - 5% della variazione cumulata delle WLU previste a tale data: il 50% del margine attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del -5%, sarà recuperato in tariffa a valere sul "sottoperiodo tariffario" immediatamente successivo.

2. Nel caso di scostamenti annui delle WLU consuntivate superiori al +/- 6%, le parti hanno facoltà di chiedere la rimodulazione dei parametri tariffari (X, K, V), a valere sulle annualità residue, sulla base delle stime di traffico rettificato per tenere conto dello scostamento intervenuto.

3. Nei casi di cui alle lett. b) e c) del precedente comma 1, il margine sarà calcolato come differenza tra:

- i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità (e dunque già rettificata annualmente per gli effetti del monitoraggio sui parametri tariffari K e V di cui all'art 37-bis ed eventualmente per l'esercizio della facoltà prevista al precedente comma 2), moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato e
- i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, (e dunque già rettificata annualmente per gli effetti del monitoraggio sui parametri tariffari K e V di cui all'art 37-bis ed eventualmente per l'esercizio della facoltà prevista al precedente comma 2), applicata al traffico previsto ex ante (eventualmente già rettificato per l'esercizio della facoltà prevista al precedente comma 2) maggiorato/ridotto del +/- 5% (ricavi "soglia")

4. In riferimento all'ultimo anno di ciascun "sottoperiodo tariffario", si considerano i dati di traffico consuntivati al 30 settembre ed i dati di traffico previsionali al 31 dicembre basati sulle migliori stime disponibili.

TITOLO III

NORME FINALI

ARTICOLO 46 - ARBITRATO

1. Le controversie comunque concernenti di cui al presente Atto, anche scaduto, sono devolute ad un collegio di tre arbitri rituali, dei quali, uno nominato dall'ENAC, uno dalla Concessionaria ed uno, con funzioni di presidente del collegio, che viene designato dai due arbitri come sopra nominati. In caso di mancato accordo tra le parti su quest'ultima designazione, alla nomina del Presidente del collegio arbitrale provvede il Presidente della Corte di Appello di Roma. Il collegio arbitrale ha sede in Roma. Il lodo arbitrale potrà essere impugnato anche per motivi di diritto.

2. Si applicano, per quanto non espressamente previsto, gli artt. 806 e ss. del Codice di Procedura Civile in tema di arbitrato.

3. L'ENAC si intende comunque sollevato da ogni responsabilità e rimane estraneo ad ogni controversia che interessi la Concessionaria, i subconcessionari e i terzi in relazione all'attività esperita dalla Concessionaria stessa in forza della concessione di cui al presente Atto.

ARTICOLO 47 - DOMICILIO LEGALE E FISCALE

Agli effetti del presente Atto, la Concessionaria elegge il proprio domicilio legale e fiscale in Fiumicino, via dell'Aeroporto di Fiumicino 320 al quale indirizzo devono essere notificati gli atti riguardanti il presente Atto.

ARTICOLO 48 - ONERI E SPESE CONTRATTUALI

Le spese di bollo, registrazione fiscale e tutte le altre inerenti al presente Atto sono a totale carico della Concessionaria.

ARTICOLO 49 - RINVIO A NORME DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Il presente Atto sarà concordemente adeguato alle norme nazionali, comunitarie ed internazionali che dovessero entrare in vigore, ferma restando l'applicazione dell'art. 11, comma 3. Per quanto non espressamente contemplato nel presente Atto, si richiamano le disposizioni del codice della navigazione e le norme contenute nel regolamento di amministrazione e contabilità dell'ENAC.

ARTICOLO 50 - RINUNCIA ALL'AZIONE

1. Con effetto dalla data di efficacia del presente Atto, quale definita all'art.52, la società rinuncia alle azioni proposte nei giudizi pendenti relative al quadro normativo e regolamentare in applicazione del quale le parti hanno proceduto all'elaborazione del presente Atto e dei relativi allegati, nonché ad ogni diritto e/o pretesa, anche tariffaria, connessi a tali azioni.

2. Entro 90 giorni dalla data di efficacia del presente Atto, quale definita all'art. 52, le parti si impegnano a formalizzare presso gli organi giurisdizionali competenti gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito.

ARTICOLO 51 - ALLEGATI

1. Requisiti di solidità patrimoniali
2. Programma degli investimenti di lungo termine
3. Piano economico finanziario
4. Progetto degli interventi a breve termine per gli aeroporti gestiti
5. Elenco elaborati previsti per la predisposizione del piano di sviluppo aeroportuale
6. Disciplina per le penali
7. Articolazione dei servizi regolamentati
8. Cronoprogramma degli interventi
9. Tariffe unitarie per l'articolazione dei servizi regolamentati 2012 - 2016
10. Piano della qualità e dell'ambiente
11. Previsioni di traffico al 2044
12. Obiettivo di efficientamento organizzativo (eff) e valori dell'elasticità al traffico dei costi operativi
13. Costi incrementali del primo quinquennio
14. Beni riscattati in sede di privatizzazione: rideterminazione del valore di partenza del CIN per gli anni 2014, 2015 e 2016
15. Contributo pubblico previsto alla data di privatizzazione di AdR
16. CIN all'Anno Base del primo "sottoperiodo tariffario"
17. Valore dei parametri tariffari K, calcolati in modo previsionale per ciascuna annualità del primo "sottoperiodo tariffario"
18. Previsione oneri incrementali legati alla realizzazione del Terminal 4 ovest
19. Schema di dichiarazione di cui al Dpr 445/2000 per la componente tariffaria K e V
20. Valore del correttivo addizionale per il primo "periodo di regolazione tariffaria"
21. Aliquote di ammortamento da utilizzare ai fini tariffari
22. Investimenti per cui è accordato il WACC incrementale e relativa disciplina per l'applicazione - inclusivo della Comunicazione ENAC Protocollo 0164403/IPP del 20/12/2011
23. Valore del WACC reale pre-tax da applicarsi nel primo "sottoperiodo tariffario"
24. Valore del parametro X attribuito a ciascun servizio regolamentato per il primo "sottoperiodo tariffario"
25. Schema di documento ex art. 23, comma 1
26. Determinazione indebitamento finanziario netto

ARTICOLO 52 - APPROVAZIONE ED EFFICACIA

Il presente Atto, ai sensi dell'articolo 17, comma 34bis del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2009, n. 102, è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ed è vincolante per le Parti a decorrere dalla data in cui acquista efficacia il provvedimento di approvazione.

Roma, 25/10/2012

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Ente Nazionale Aviazione Civile

Il Direttore Generale

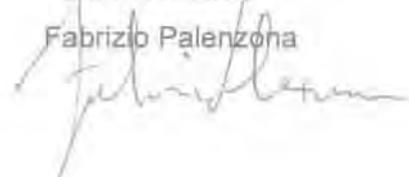
Alessio Quaranta



Aeroporti di Roma S.p.A.

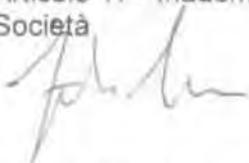
Il Presidente

Fabrizio Palenzona

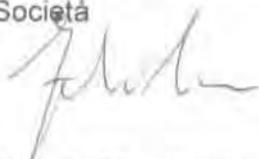


La Società dichiara di aver letto il presente Atto in tutte le sue parti. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 1341 del Codice Civile dichiara di accettare espressamente le seguenti clausole:

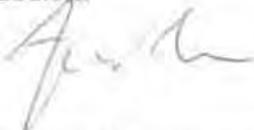
Articolo 17 – Inadempienze e Penali
Società



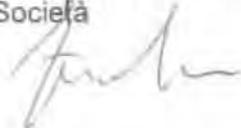
Articolo 28 – Nuovi Investimenti
Società



Articolo 37 – Costi Incrementali – parametro "v"
Società



Articolo 45 – Rischio Traffico
Società



Articolo 50 – Rinuncia all'azione
Società

