PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Dipartimento per il coordinamento della politica economica
Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS)
Il presente documento, composto di n. 16 Pag.,
È conforme all'originale in atti presso questo Ufficio
Roma, 18/4/2012
Il Segretario

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

ALL.1

19 settembre 2011

DOCUMENTO TECNICO DI REGOLAZIONE TARIFFARIA

1. Contratto di programma

1.1 Con il contratto di programma stipulato tra ENAC e la Società, unico per entrambi gli aeroporti gestiti dalla Società, sono definiti e per ciascun periodo regolatorio:

a) il piano degli investimenti che la società di gestione si impegna a realizzare nel periodo di vigenza contrattuale;
b) le stime di traffico attese per il periodo oggetto di regolazione;
c) il piano della qualità e della tutela ambientale riportante gli indicatori per i quali la società si impegna a raggiungere obiettivi, ritenuti sostenibili, di miglioramento annuale rispetto a valori consuntivati all'Anno base di ciascun periodo regolatorio
d) la dinamica dei corrispettivi, tesa ad assicurare al gestore la copertura dei costi gestionali e degli ulteriori oneri ad esso derivanti dagli obblighi assunti con il contratto di programma, inclusivi della remunerazione sul capitale investito.

2. Durata del contratto

2.1 Il contratto di programma ha durata non superiore ad anni dieci e non inferiore ad anni cinque.

2.2 I contratti di durata superiore ai cinque anni saranno articolati in due sottoperiodi di regolazione tariffaria, con definizione, all'atto della stipula
- di quanto indicato al precedente paragrafo 1 sub a) b) e c) con riferimento all'intero arco temporale di vigenza contrattuale;
- di tutti i parametri tariffari relativi al primo sotto periodo per quanto indicato al precedente paragrafo 1 sub d).

2.3 Al verificarsi nel periodo regolatorio di scostamenti significativi del traffico previsto **all'Anno Base** e/o degli elementi che hanno concorso a determinare la dinamica tariffaria, potrà procedersi, sia ad istanza della Società che dell'ENAC, ad una revisione tariffaria anticipata rispetto alla scadenza naturale del periodo di regolazione.

3. Atti aggiuntivi

3.1 Al verificarsi nel corso del periodo regolatorio di fatti a carattere straordinario non prevedibili all'atto della stipula del contratto di programma od al sopraggiungere di disposizioni normative che possano avere un impatto significativo sul Piano degli investimenti e sul piano economico finanziario quali definiti all'atto della stipula, le parti possono provvedere con Atti aggiuntivi alla revisione degli impegni assunti con il contratto di programma.

3.2 L'approvazione degli Atti aggiuntivi avviene con le medesime modalità previste dalle disposizioni vigenti per l'approvazione del contratto di programma.

4. Anno Base

4.1 Costituisce Anno Base di riferimento per la costruzione tariffaria del primo contratto di programma, l'ultimo esercizio 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 .

4.2 L'esercizio coincidente con il penultimo anno di vigenza di ciascun contratto costituisce Anno Base di riferimento per la costruzione tariffaria del contratto di programma successivo.

4.3 Per i contratti di programma di durata superiore a cinque anni, l'esercizio coincidente con il penultimo anno di vigenza del primo sottoperiodo costituisce Anno Base di riferimento per il successivo sottoperiodo.

5. Servizi regolamentati

5.1 I servizi soggetti a regolazione tariffaria sono quelli elencati dalla delibera CIPE n. 38/2007.

5.2 I centri di tariffazione indicati dalla delibera CIPE n. 38/2007, ed in particolare quelli riconducibili ai servizi disciplinati dal d.lgs. 18/99, potranno essere oggetto di politiche di semplificazione e razionalizzazione, sentita l' utenza aeroportuale, tenendo conto di quelli forniti "a richiesta" rispetto a quelli prestati alla generalità degli utenti.

In tale caso e per fini di trasparenza, il contratto di programma darà evidenza sia dei servizi regolamentati che all'Anno base risultavano oggetto di fatturazione sul singolo scalo del sistema, quali risultanti dalla contabilità analitica certificata presentata dalla Società all'ENAC, e sia di quelli che, a seguito del processo di accorpamento, lo saranno negli anni di vigenza contrattuale. Conseguentemente, le risultanze contabili dell'Anno base, già presentate dalla Società 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 periodo di vigenza contrattuale.

5.3 Potranno essere istituite tariffe uniche di "sistema" per servizi forniti all' utenza che abbiano sui due scali milanesi analogo contenuto in termini di tipologia di servizio, tenendo conto dell'appartenenza al medesimo bacino di traffico.

6. Servizi non regolamentati

6.1 Ogni prestazione fornita dalla Società all'utenza degli aeroporti milanesi, non elencata nel contratto di programma 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 dal gestore in concorrenza con operatori terzi indipendenti.

7. Contabilità analitica regolatoria [

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

7.1 la Società è tenuta a presentare annualmente all'ENAC la contabilità analitica, certificata da società di revisione, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi regolamentati e non regolamentati, offerti dal gestore SEA all'utenza aeroportuale.

7.2 La società presenterà a richiesta dell'ENAC ogni dettaglio in ordine alle risultanze contabili delle attività non regolamentate ritenute dallo stesso Ente utili alla sua attività di vigilanza e controllo, anche in merito all'impiego del 50% dell'extra margine conseguito da attività commerciali svolte in regime di monopolio, destinato all'autofinanziamento di opere previste dal Piano di sviluppo allegato al contratto di programma.

7.3 Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica, per la 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.

7.4 Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica, per la allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi di capitale (art. 2425 c.c. voci 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 Documento tecnico.

7.5 Per i servizi soggetti a regolazione tariffaria viene confermata dal presente Documento tecnico 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 erogate sullo scalo in favore dell'utenza aeroportuale.

7.6 Le risultanze contabili certificate dell'Anno Base, organizzate analiticamente per centri di costo e di ricavo riferiti al singolo servizio regolamentato e non regolamentato, secondo i criteri congiuntamente fissati dalle Linee guida e dal Documento Tecnico, presentate dalla società di gestione per ciascun aeroporto gestito e per il "sistema", costituiscono riferimento per la definizione della misura tariffaria iniziale di ciascun periodo regolatorio e per la definizione del 50% dell'extra margine conseguito dal gestore in attività commerciali svolte in regime di monopolio da destinare alle finalità indicate al precedente punto 7.2.

7.7 Per i centri di tariffazione individuati coerentemente a quanto disposto dal Documento Tecnico, potranno essere adottate articolazioni tariffarie che rispondano al miglior utilizzo della capacità aeroportuale (p.e., tariffe *peak / off-peak*, tariffe summer/winter) od al differente servizio offerto all'utenza, sentiti i Comitati degli Utenti e comunque nel rispetto di criteri di non discriminatorietà.

8. Piano degli investimenti

8.1 La Società presenterà all'ENAC, con le modalità fissate dalle circolari tecniche vigenti ENAC (APT 21 e successive modifiche), il Piano degli investimenti che si impegna a realizzare negli anni di efficacia di ciascun contratto di programma, contenente:

a) Relazione generale del Piano degli interventi, descrittiva:

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

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;
c) i dati inerenti la capacità delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali all'Anno Base;
d) i dati di consuntivo del traffico registrato su ciascun aeroporto gestito all'Anno Base e le previsioni attese nel breve e medio periodo;

8.2 Per i contratti di durata superiore ai cinque anni, il Piano si articolerà in due sotto periodi.

In sede di definizione del contratto di programma di durata superiore ai cinque anni, la società presenterà all'ENAC quanto indicato ai precedenti punti a), c) e d) relativamente all'intera durata contrattuale e quanto al punto sub b) limitatamente al primo sottoperiodo.

In sede di regolazione del secondo sottoperiodo, la Società presenterà l'aggiornamento dei dati sub a), c) e d) per gli interventi da realizzarsi negli anni residui di efficacia del contratto oltre al cronoprogramma di cui al punto sub b).

8.3 La Società sarà tenuta a presentare annualmente all'ENAC una relazione sullo stato di attuazione del Piano e del relativo cronoprogramma, oltre ad una relazione consuntiva di fine periodo per i contratti di durata superiore a cinque anni, secondo le modalità definite dal contratto di programma.

9. Piano della qualità e della tutela ambientale

9.1 La Società presenterà all'ENAC, 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 vigenza di ciascun contratto di programma, accompagnato da una Relazione descrittiva di carattere generale sugli standard di servizio reso.

9.2 La scelta degli indicatori 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.

9.3 Per i contratti di durata superiore ai cinque anni, la Relazione allegata al Piano della Qualità e della Tutela ambientale deve individuare gli indicatori prescelti per l'intero periodo di vigenza contrattuale oltre ai valori consuntivati all'Anno base per ciascuno di detti indicatori, ed i corrispondenti valori obiettivo promessi per ciascuna annualità del primo sottoperiodo. La documentazione del successivo sottoperiodo dovrà essere presentata ed accompagnata da nuova Relazione, considerando come Anno Base la penultima annualità del primo sottoperiodo regolatorio con i dati per la stessa rilevati a consuntivo.
Per quanto concerne il secondo sottoperiodo, potranno essere individuati dalle parti indicatori differenti da quelli scelti per il primo sottoperiodo, su motivate ragioni inerenti anche i risultati del primo periodo e eventuali indicazioni dell'utenza.

9.4 Il Piano presentato dalla Società dovrà contenere:
a) **gli indicatori di qualità,** scelti tra quelli elencati dalla Carta dei Servizi, per i quali la Società si impegna a raggiungere, nel periodo regolatorio, obiettivi di miglioramento annuale delle prestazioni rese rispetto ai valori registrati a consuntivo all'Anno base; gli indicatori

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

analitici di qualità devono essere selezionati e pesati considerando quanto, sulla loro evoluzione, il gestore 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.). Nell'elaborazione degli obiettivi annuali potranno essere tenute in considerazione anche informazioni (sia in termini di *performance* che di modalità di rilevazione dei singoli indicatori) deducibili da realtà aeroportuali nazionali ed internazionali significativamente simili, a patto che esse siano suscettibili di verifica e analisi anche da parte del regolatore. Si ritiene, comunque, opportuno che essi vengano scelti tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- gli indicatori devono essere 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 essere indicativamente non inferiori a 8;
- 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 CO_2 ,e 4) la differenziazione nella raccolta dei rifiuti;

c) **il peso attribuito ad ognuno degli indicatori dei due sottogruppi** (qualità ed ambiente) 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 (in particolare si veda pag.59 e ss.);

e) **l'attribuzione dell'equa ponderazione** [f e (1-f)] da assegnare rispettivamente all'indice sintetico di qualità e di tutela ambientale da utilizzare per procedere al calcolo di ε.

9.5 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 ±1% dei parametri q e α – devono essere spalmati su tutti i servizi aeroportuali in proporzione ai ricavi risultanti all'Anno Base .

10. Stime del traffico atteso

Le previsioni di traffico che la Società presenterà all'ENAC, per il periodo regolatorio, unitamente al Piano degli Investimenti ed al Piano della qualità e della tutela ambientale, saranno caratterizzate da solidità analitica ed idoneità della rappresentazione in ragione del grado di volatilità del traffico nell'orizzonte temporale considerato.
La Società presenterà all'ENAC una Relazione illustrativa delle stime effettuate, delle 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, ecc , 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).

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

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

11. Parametri di Tariffazione

11.1 Tenuto conto dei costi all'Anno Base ammessi a fini regolatori e degli impegni assunti dalla Società con il contratto di programma, nonché delle stime di traffico attese, sono individuati, in via programmatica, i parametri che consentono la determinazione *ex ante* dei corrispettivi medi applicabili, in ciascuna annualità del periodo regolatorio, per il singolo servizio regolamentato offerto dalla Società in regime di monopolio in ognuno degli scali gestiti:

$$p_{t,j} = c_{t,j} \cdot (1 + \varepsilon_{t,j})$$

$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{t} (1 + P_t - x_j + k_{t,j} + v_{t,j})$$

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 ciascun Servizio regolamentato
- P_t: tasso di inflazione programmato per l'anno di applicazione della tariffa risultante dall'ultimo DPEF 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 periodo regoltaorio, al valore attualizzato dei ricavi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale fissato per il periodo;
- $k_{t,j}$: parametro di incremento tariffario del Servizio regolamentato j definito, per ciascuna annualità del periodo regolatorio in conformità alla procedura di seguito indicata, a fronte dell'intervenuto adempimento degli impegni previsti *ex ante*, per l'annualità di riferimento, dal Piano degli investimenti;
- vt,j parametro di incremento tariffario del servizio regolamentato j definito *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo regolatorio, in relazione ad oneri incrementali legati alla entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari;
- $\varepsilon_{t,j}$: 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

11.2 La formula tariffaria sopra indicata introduce il sistema di tariffazione dei servizi regolamentati secondo il modello del price cap, che, per i contratti di programma in deroga, non prevede il concorso di attività non regolamentate alla definizione dell'elemento $p_{t,j}$ sopra riportato.

12. Dinamica tariffaria dei costi operativi dell'Anno Base

12.1 La variazione annuale (y) nel periodo regolatorio dei costi operativi ammessi all'Anno Base è calcolata *ex ante* per ciascun periodo regolatorio e per singolo servizio regolamentato, sulla base:

- della crescita dei volumi di traffico attesa nel periodo considerato;
- dell' elasticità delle singole voci di costo al variare del traffico;
- degli obiettivi di efficientamento organizzativo imposti alla Società e da questa ritenuti sostenibili nel periodo considerato.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

A tale variazione annuale (y) deve essere sommato l'incremento derivante dall'applicazione della media dei tassi di inflazione programmata prevista a livello governativo per gli anni del periodo regolatorio, (vedi documento di programmazione governativa).

12.2 La variazione annuale dei costi operativi è definita, per ciascun periodo regolatorio, tenendo conto anche delle performances specifiche della Società conseguite nel periodo immediatamente precedente rispetto ai valori definiti in via programmatica per tale periodo.

Tuttavia, ove il periodo immediatamente precedente sia stato caratterizzato da eventi, normative o politiche gestionali che abbiano generato significative discontinuità dei costi da un anno all'altro, tanto che i dati storici non possano essere considerati rappresentativi della variazione dei costi aeroportuali al variare del traffico, ed in assenza comunque della presentazione di adeguata documentazione da parte della Società, sono da considerare come benchmark di riferimento per la Società le elasticità di seguito riportate per singola voce di costo, tenuto conto del fatto che la Società 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 le cui variazioni sono espressione anche di elementi estranei all'andamento del traffico legati prioritariamente a specifiche disposizioni normative.

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:

costi	Elasticità
Costo del lavoro (esc.sic)	0,50
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,60
Pulizie	0,35
Utenze	0,40
Prestazioni di terzi	040
Spese generali	0,35
Godimento beni di terzi	0,35

12.3 Il canone di gestione dovuto dalla Società 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 periodo regolatorio sarà pertanto definita simulando il calcolo del valore del canone stesso in base ai volumi di traffico attesi.

12.4 La elasticità assegnata per singola voce di costo assume di norma valori costanti nel periodo di regolazione. 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, la elasticità definita ex ante in via programmatica sarà posta eguale a zero, in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati.

13. Capitale investito netto

13.1 Per i servizi aeroportuali soggetti a regolazione tariffaria, il CIN all'Anno Base è costituito da:

a) le immobilizzazioni materiali ed immateriali realizzate dalla Società dall'anno 2001 in poi in autofinanziamento (al netto dei contributi pubblici), espresse al loro valore corrente all'Anno Base di ciascun periodo regolatorio, considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del Fondo di ammortamento tecnico economico anch'esso a valore corrente;

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

b) le immobilizzazioni materiali ed immateriali già realizzate all'1.1.2001 in autofinanziamento dalla Società (al netto dei contributi pubblici), espresse:

b.1) fino al 2001 al loro valore corrente calcolato in base all'indice IFL di cui al successivo paragrafo 15 e considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del Fondo di ammortamento tecnico economico anch'esso a valore corrente al 2001;

b.2) dal 2001 all'Anno Base al loro valore corrente calcolato in applicazione dell'indice inflattivo programmato, considerate al netto del Fondo di ammortamento finanziario, maturato tra il 2001 e l'Anno Base, anch"esso aggiornato all'Anno Base;

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

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

13.2 Per tutti i beni sopra elencati, il valore corrente del CIN è assicurato, nel corso di ciascun periodo regolatorio, dalla applicazione della formula del price cap. I beni **sub a)** realizzati dal gestore in autofinanziamento sono rivalutati all'Anno Base di ciascun periodo regolatorio con l'indice di seguito previsto dal presente Documento Tecnico.

13.3 L'ammortamento finanziario è calcolato con riferimento agli anni residui della Convenzione fissata al 2041.

13.4 Le immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici sono ammesse ai fini della determinazione del CIN solo nei casi previsti dalla Delibera CIPE n. 38/2007 e dalle Linee guida ENAC.

14 Aliquote Ammortamento

14.1 Per l'ammortamento si rimanda a quanto previsto dalle Linee Guida ENAC, alla sez.3 parr. 12-15, sia in materia di aliquote tecnico economiche applicabili ai beni aeroportuali che di metodologia di rivalutazione dei cespiti e del relativo Fondo ammortamento; per quanto concerne l'ammortamento finanziario si rimanda a quanto previsto al precedente paragrafo 13.

14.2 L'indice di rivalutazione per la determinazione del Costo Storico Rivalutato (CSR) e del Fondo Ammortamento Rivalutato (F.AM.R.) è quello indicato al seguente paragrafo 15

15 Indice di rivalutazione

All'aggiornamento periodico del valore residuo delle opere realizzate in autofinanziamento dalla Società in base ai Piani degli interventi approvati dall'ENAC, si provvede in applicazione dell'indice degli Investimenti fissi lordi quale definito dalla Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas.

16 Tasso di remunerazione del capitale investito

16.1 Come previsto dal DL n.78/2009, convertito con L. 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.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

16.2 La congrua remunerazione del capitale investito viene calcolata, per singolo periodo/sottoperiodo regolatorio, 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 Società, in applicazione delle deroghe previste dal D.L. n. 78/2009, quanto di seguito previsto:

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

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_{ires} è l'aliquota di imposta sul reddito della società;
- t_e è l'aliquota fiscale equivalente sul reddito del gestore che tiene conto delle diverse basi imponibili dell'imposta sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive, calcolata secondo quanto indicato nel presente Documento Tecnico.

17. Costo del capitale di debito r_d

17.1 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 (rfr) d'ora in poi) e del premio al debito.

17.2.1 In coerenza con la durata massima del contratto di programma , il risk free rate (rf) sarà ricavato come media delle osservazioni giornaliere del rendimento lordo del BTP decennale benchmark, pubblicato su siti istituzionali nazionali (Ministero dell'Economia e Finanze o Banca d'Italia), riferibile ai 12 mesi coincidenti con l'Anno base di ciascun periodo/sottoperiodo regolatorio; nel caso in cui, al momento della conclusione in sede ENAC dell'iter istruttorio del CdP (momento individuabile nei 30 giorni antecedenti la trasmissione della proposta ai Ministeri competenti), il valore medio rilevato per l'anno base si discosti, verso l'alto o verso il basso, di oltre 20 basis points, quest'ultimo valore verrà assunto come riferimento;

17.2.2 Il **premio al debito** è determinato per ciascun periodo/sottoperiodo regolatorio sulla base delle condizioni di accesso al capitale di debito medie del settore e specifiche della Società, ed in ogni caso, non potrà risultare superiore **alla misura di 2 punti percentuali.**

17.2.3 Il costo del debito specifico del gestore sarà rilevato con riferimento ai valori medi, di inizio e fine esercizio, rilevabili dal bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno Base.

17.3 Nella fissazione del premio al debito, e comunque del limite di due punti secondo quanto previsto dalle Linee Guida, ENAC terrà conto
:

a) del rating assegnato alla Società da agenzie internazionali specializzate, e dunque lo spread medio per categorie similari di rating, ovvero del rating implicito riconosciuto alla Società dagli istituti finanziari di riferimento, e misurato dallo spread dei finanziamenti inerenti i singoli periodi/sottoperiodi di regolazione tariffaria;
b) delle condizioni del debito a lungo termine assunte dalla società in ragione della durata dei finanziamenti legati allo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti;
c) del periodo di riferimento assunto dall'Enac per l'individuazione del risk free rate;
d) degli eventuali oneri assunti a copertura del rischio (es contratti di interest rate swap);

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

e) delle migliori condizioni conseguite rispetto a quelle medie di mercato, consentendo alla società, nella definizione del premio, di appropriarsi di una quota di benefici derivanti da tali condizioni;

f) di 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, purchè adeguatamente documentati e laddove questi siano ritenuti dal'ENAC influenti in modo significativo ai fini della corretta costruzione del costo del capitale che deve essere riconosciuto nel periodo regolatorio.

18. il costo del capitale di rischio r_e

Il costo del capitale di rischio $\mathbf{r_e}$ è determinato attraverso la metodologia del CAPM (Capital Asset Pricing Model) dalla seguente relazione

$$r_e = r_f + \beta_e * erp$$

dove

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

Riferimento utile per il contratto di programma in deroga è la misura individuata dalla Direttiva Ministeriale in materia di regolazione tariffaria approvata dal CIPE con delibera n. 38/2007, utilizzata anche in altri settori regolamentati; tale riferimento, basato su osservazioni storiche di lungo periodo, appare idoneo in ragione della durata dei contratti di programma e della esigenza di fissare regole certe per l'intera durata del rapporto di gestione Tuttavia, tale riferimento potrà essere integrato da valutazioni dell'ENAC sui rendimenti attesi rilevabili su siti istituzionali (Borsa italiana, Consob, Banca d'Italia, ecc) od in studi di settore nazionali e internazionali

Correttivi dell'erp storico in ragione di considerazioni forward looking comportano la inapplicabilità di quanto specularmente previsto al punto 21.3.

b) Il risk free rate (rfr) è determinato secondo quanto in precedenza stabilito al punto 17.2.1.

c) Il coefficiente β, (equity beta) di un titolo azionario è la misura del rischio sistematico, non diversificabile, cui è soggetto l'investitore, misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i 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:

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

Ove la Società procedesse ad un'operazione di 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 sufficientemente significativo, in linea con la best practice internazionale e, in ogni caso, sarà confrontato con comparables di altre realtà aeroportuali italiane ed europee.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

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", in quanto fondato su riscontri empirici verificabili. Tale metodo, come già chiarito, ricava il *beta* dell'impresa in questione stimandolo 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 numero delle società aeroportuali italiane quotate in borsa è estremamente esiguo rispetto al totale. Al tempo stesso le società aeroportuali europee quotate potrebbero risultare accettabili *comparables* solo per quelle italiane di maggiori dimensioni. Ne segue che i beta tratti da tali società potranno essere sottoposti ad aggiustamenti tali da riflettere il diverso rischio sistematico associato alla diversità delle condizioni della società SEA.

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

Ai fini del presente Documento Tecnico andranno considerati gli *equity beta* tratti da serie storiche di osservazioni giornaliere, 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 dei beta si farà riferimento a primarie società finanziarie internazionali (ad es., Bloomberg, Datastream, ecc.) con relativa documentazione analitica fornita all'ENAC dal gestore. 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 Società dovrà presentare all'ENAC la documentazione a supporto dei valori rilevati da provider internazionali, indicando la relativa significatività statistica.

La documentazione presentata dalla Società ad 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*.

Come effettuato nella prassi degli analisti finanziari, dall'equity beta "grezzo" (raw), di cui ai punti precedenti, si ricava l'equity beta "corretto" (adjusted), ricorrendo al seguente meccanismo di adjustment proposto da Bloomberg:

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

I beta forniti - saranno adjusted, dunque, secondo la metodologia sopra indicata.

In una fase successiva si potranno confrontare tali valori con quelli riconosciuti dagli organismi di regolazione dei rispettivi Paesi, se disponibili, come previsto dalle Linee guida ENAC.

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:

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

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

con:

- β_a, *asset beta* (coefficiente che riflette il solo rischio operativo);
- t_c, *tax shield*, pari al *corporate tax* del Paese di appartenenza per l'Anno Base (KPMG "Corporate Tax Survey");
- $\left(\frac{D}{E}\right)_c$, leva finanziaria dell'impresa del campione nell'anno corrispondente all'Anno Base1.

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 Società l'asset beta ricavato dal gestore che, nel campione, appare relativamente più assimilabile.

Tuttavia considerazioni potranno essere effettuate dall'ENAC per singolo periodo in ragione della illiquidità del titolo di alcuni *comparable* o di particolari situazioni del debito.

Si 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, sì da ricavare l'*equity* beta della Società . Si utilizzerà allo scopo la relazione che segue, applicando il *tax shield* vigente in Italia nell'Anno Base come definito nella stessa fonte utilizzata per il delevering del panel dei comparabili, e il rapporto D/E determinato in base ai criteri illustrati al successivo paragrafo 20:

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

L'equity beta così determinato può essere oggetto di aggiustamenti da parte dell'ENAC basati sull'analisi dei differenziali di rischio fra la Società e i comparabili, al fine di riconoscere al gestore aeroportuale l'effettivo rischio non diversificabile cui è esposto.

In particolare:

- ove la Società 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 Società 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;

Un ulteriore fattore di rischio è rappresentato dalle caratteristiche del settore del trasporto aereo italiano, caratterizzato da una forte concorrenza territoriale (particolarmente ampia nel caso degli aeroporti di Milano) e da una debolezza strutturale delle compagnie aeree nazionali che rappresentano quote importanti delle attività degli scali italiani.
Relativamente ai singoli periodi/sottoperiodi regolatori si potranno riconoscere aggiustamenti basati su specifiche condizioni di rischio ad eventi contingenti del settore.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

19 Leva finanziaria

19.1 La leva finanziaria viene individuata con riferimento all'Anno base e viene calcolata, in coerenza con l'impianto generale del calcolo del WACC, con riferimento ai valori patrimoniali della Società, 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 regolatorio, ed il capitale di debito (D) è determinato come indebitamento finanziario netto rilevato dal medesimo bilancio della Società, sulla base del prospetto seguente, sempre quale media dei valori a inizio e fine d'anno.

19.2. Ai fini della costruzione del WACC di periodo, sarà valutata da parte dell'ENAC la adeguata rappresentatività, per l'Equity e per il Debito, dei valori medi di bilancio all'Anno Base laddove fatti certi, intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed adeguatamente documentati, siano ritenuti influenti in modo significativo ai fini della corretta costruzione del costo del capitale che deve essere riconosciuto nel periodo regolatorio.

DEBITO E EQUITY
passività finanziarie correnti
debiti vs banche <12 mesi
debiti vs altri finanziatori <12 mesi
debiti vs controllate di natura fin.ria
totale passività finanziarie correnti
passività finanziarie non correnti
debiti vs banche >12 mesi
debiti vs altri finanziatori >12 mesi
totale passività finanziarie non correnti
totale passività finanziarie correnti e non
liquidità immediate
cassa e banche
altre attività finanziarie (crediti finanziari)
totale attività finanziarie correnti
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE
INDEBITAMENTO -finanziario netto totale
EQUITY = PATRIMONIO NETTO
D+E
D/E
Debt - D/(D+E)
Equity - E/(D+E)
leva finanziaria (D/E)

20 Tax rate

L'ENAC in coerenza con quanto stabilito dalla delibera CIPE n. 38/2007 per i contratti di programma ordinari ed analogamente a quanto deciso da Autorità dei settori regolamentati, ritiene

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

opportuno calcolare il costo del capitale pre tax al fine di garantire la giusta remunerazione degli investimenti a fronte del corretto assolvimento degli oneri tributari.

Al fine di definire il WACC pre tax si utilizzerà quanto individuato nelle Linee Guida, in particolare ai paragrafi 51,e 53.

Ai fini della determinazione del costo medio ponderato pre-tasse (WACC pre-tax), verrà considerata l'aliquota fiscale equivalente – che tiene conto delle aliquote di legge IRES ed IRAP e delle differenti basi imponibili che caratterizzano le due imposte, data dal rapporto tra il prelievo fiscale complessivo di IRES ed IRAP (quest'ultima 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.

21 WACC

21.1 Il valore del costo medio ponderato del capitale verrà rideterminato all'inizio di ogni periodo/sottoperiodo regolatorio usando la metodologia riportata nel presente Documento tecnico e, per quanto non espressamente considerato, dalle Linee guida ENAC

21.2 L'Ente può riconoscere una maggiorazione sul WACC, come sopra determinato, limitatamente a nuovi investimenti caratterizzati da particolare valenza strategica per lo sviluppo della capacità aeroportuale, della sicurezza e della tutela ambientale, nel limite comunque dell'1%.

21.3 L'ENAC potrà ammettere correttivi al beta da definirsi, per singolo periodo/sottoperiodo regolatorio e per singolo scalo, in concomitanza di particolari situazioni di rischiosità connesse a fasi congiunturali sfavorevoli in atto

22 Obiettivi di efficientamento di periodo

Gli obiettivi di efficientamento per l'intero periodo oggetto di regolazione vengono determinati in maniera:

a) Indiretta: attraverso l'applicazione dei valori dell'elasticità delle diverse voci di costo (vedi 11.2) e, dunque, per mezzo del controllo della dinamica dei costi operativi negli anni oggetto di regolazione;
b) Diretta: attraverso un meccanismo che aggancia l'andamento dei costi ad un fattore di proporzionalità – inferiore all'unità – legato al tasso di inflazione programmata.

23 Parametro tariffario X

Ai fini applicativi della formula tariffaria del *price cap*, individuato il corrispettivo di equilibrio all'Anno Base per ciascun servizio regolamentato e definito lo sviluppo annuale nel periodo regolatorio:

a) dei costi operativi ammessi all'Anno base, in ragione: a) delle variazioni attese del traffico, b) della elasticità dei costi al variare del traffico, c) degli obiettivi di efficientamento imposti
b) dei costi da capitale ammessi all'Anno Base,

si provvede al calcolo del parametro tariffario **x** che, costante nel periodo, assicura che la somma dei ricavi percepiti nel periodo sia equivalente alla somma dei costi ammessi, entrambi attualizzati al WACC nominale fissato nel contratto di programma per tale periodo.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

24. Poste figurative

Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria nel corso di ciascun periodo di regolazione, è facoltà delle parti ricorrere all'inclusione di poste figurative a correzione (+/-) dei costi ammessi per tale periodo, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria, ossia che il valore attualizzato dei ricavi ammessi previsti nel periodo sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi nello stesso periodo, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale definito per ciascun periodo regolatorio. Per le medesime finalità le poste figurative possono interessare più sottoperiodi.

Al saldo delle poste figurative sarà applicato il tasso di remunerazione nominale di periodo.

Le parti possono ricorrere a tale saldo, anche nel corso del periodo regolatorio, per graduare l'impatto dei parametri k e v predefiniti all'atto della stipula.

25 Costi delle nuove opere aeroportuali parametro K

25.1 Il Piano degli investimenti approvato dall'ENAC costituisce riferimento per la individuazione degli interventi di ammodernamento, ampliamento, sviluppo delle infrastrutture ed impianti del singolo aeroporto affidato in gestione, la cui progettazione e/o realizzazione, in coerenza con le previsioni del Piano quindicennale di Sviluppo Aeroportuale, ricade nel singolo periodo di regolazione tariffaria. Il suddetto Piano individua separatamente anche gli interventi di manutenzione straordinaria da effettuarsi nel corso del periodo regolatorio.

25.2 I costi delle nuove opere infrastrutturali , indicate nel Piano degli investimenti, 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 punto 9.1 del paragrafo 9 :

a) per le lavorazioni in corso: della remunerazione, calcolata sugli importi risultanti dai SAL (Stato di Avanzamento Lavori) emessi nelle forme prescritte e nel rispetto della tempistica fissata dal cronoprogramma, nell'anno successivo a quello della loro intervenuta contabilizzazione;
b) per le opere realizzate: della pertinente quota di tutti i costi operativi/gestionali (p.e. utenze, manutenzioni, pulizie, ecc) e di capitale, a partire dall'anno successivo a quello della loro entrata in esercizio..
c) per gli interventi di manutenzione straordinaria: della pertinente quota di remunerazione ed ammortamento, in ragione del valore capitalizzato dell'intervento, a partire dall'anno successivo a quello della loro effettuazione.

25.3 I costi dei nuovi apparati ed attrezzature, indicati nel Piano degli investimenti, definiti ex ante in via previsionale, saranno annualmente riconosciuti in tariffa mediante l'inclusione nel parametro *k* della formula tariffaria di cui al punto 9.1 del paragrafo 9 nei limiti del costo effettivamente contabilizzato, nell'anno successivo a quello di loro contabilizzazione.

25.4 Ai fini della determinazione della componente K con riferimento agli investimenti avviati e non ancora entrati in esercizio alla data della stipula del contratto di programma rispetto ai valori di bilancio dell'Anno base, sono considerati costi ammissibili a CIN gli importi dei lavori eseguiti risultanti dagli Stati di Avanzamento contabilizzati a tale data.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

25.5 Al termine di ciascun periodo di regolazione tariffaria, i costi delle opere previste nel Piano degli Investimenti realizzate nel corso di tale periodo, cessano di essere contabilizzate attraverso il parametro K, e sono riassorbite al loro valore corrente netto, definito con utilizzo dell'indice già stabilito dal presente Documento Tecnico, nel CIN dell'Anno Base di riferimento per la costruzione tariffaria del nuovo periodo regolatorio.

25..6 Il processo di rivalutazione non produce effetti sulla durata degli *asset* dal momento che non influisce sulla vita utile (tecnico economica) dei beni

26 Costi incrementali – parametro v

26.1 Gli oneri, diversi da quelli per nuovi investimenti che, all'Anno base, si prevede vengano a maturazione nel corso del Periodo regolatorio per effetto dell'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, definiti ex ante in via programmatica all'atto della stipula, sono riconosciuti in tariffa nell'anno di loro effettiva maturazione attraverso il parametro di incremento tariffario v.

26.2 Gli oneri imprevisti di analoga natura, non programmati ex ante, saranno riconosciuti in tariffa con le modalità previste al precedente punto .

26.3 Gli eventuali costi regolatori sostenuti prima dell'entrata in vigore degli Atti aggiuntivi o di nuovi contratti di programma dovranno essere integralmente recuperati nel corso dello stesso periodo regolatorio o, eventualmente, di quello successivo.

27. Volumi di Traffico

27.1 Nel corso del periodo regolatorio, per scostamenti delle WLU consuntivate superiori al *range* stabilito nel contratto di programma per il periodo regolatorio, è facoltà di ciascuna delle parti di attivare, con le modalità stabilite nello stesso contratto ed a valere sulle sole annualità residue del periodo/sottoperiodo, la rimodulazione dei parametri di tariffazione (x, k, v) sulla base della stima del traffico rettificata per tener conto dello scostamento intervenuto.

27.2 Ai fini della verifica dello scostamento di cui al punto che precedente, dovrà essere fatto riferimento alle WLU già consuntivate al 31/12 dell'ultima annualità ed alle WLU che, sulla base di ragionevoli previsioni, potranno essere registrate nelle annualità residue del periodo/sottoeriodo in corso. La revisione produce effetti a decorrere dal primo anno del periodo residuale.

27.3 Gli scostamenti (+/-) registrati in ciascun periodo, eccedenti la forchetta stabilita dall'Atto principale, sono contabilizzati nel saldo delle poste figurative e possono essere utilizzati a correzione dei costi delle nuove opere a valere sul parametro k o di nuove normative sul parametro v anche a valere sul successivo periodo regolatorio.

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE