

ENAC AUTORITÀ PER L'AVIAZIONE CIVILE

DOSSIER ECONOMICO

2012



ENAC AUTORITÀ PER L'AVIAZIONE CIVILE

**DOSSIER
ECONOMICO**

2012

TESTI A CURA DI

Mark De Laurentiis e Sabrina Paris

Con il contributo della

Direzione Analisi Economiche e Tariffe

Coordinamento editoriale

Maria Pastore

Responsabile Ufficio Comunicazione Istituzionale

Con la collaborazione di

Loredana Rosati

Responsabile Ufficio Stampa

Francesca Miceli e Andrea Pirola

Ufficio Comunicazione Istituzionale

Finito di stampare nel mese di aprile 2013



PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE

Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma
tel. 06 44596-1 - fax 06 44596493
www.enac.gov.it

Commissario Straordinario

Vito Riggio

Consiglio di Amministrazione

Andrea Corte

Lucio d'Alessandro

Roberto Serrentino

Collegio dei Revisori dei Conti

Gianfranco Tanzi (Presidente)

Andrea Bertoncini

Dino Poli

Direttore Generale

Alessio Quaranta

INDICE

■ I Contratti di Programmi in deroga	6
--------------------------------------	---

■ La trasparenza delle tariffe nel biglietto aereo	42
--	----





I CONTRATTI DI PROGRAMMA IN DEROGA

Nel corso del 2012 l'ENAC ha conseguito l'approvazione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM), dei Contratti di Programma (CdP) in deroga relativi ai grandi sistemi aeroportuali di Roma, Milano e Venezia che rappresentano il 53% del traffico aereo passeggeri nazionale. Si è così portata a compimento la definizione di impianti regolatori volti non solo a riaffermare i criteri cardine della tariffazione dei servizi aviation offerti in regime di monopolio già fissati, a tutela dell'utenza aeroportuale, dalla delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) 38/2007 e dalle Linee Guida applicative emanate dall'ENAC, ma anche a promuovere lo sviluppo infrastrutturale dei maggiori aeroporti nazionali sulla base di principi che, stabiliti per l'intera durata del rapporto concessorio, risultino attrattivi per l'investitore privato e offrano le necessarie garanzie di affidabilità richieste dal mercato dei capitali.

I CdP in deroga elaborati dall'ENAC sono coerenti con le finalità proprie del quadro normativo avviato dal legislatore nazionale fin dagli anni Novanta, volto alla progressiva e sostanziale privatizzazione degli aeroporti italiani e al conseguimento di standard di efficienza e di qualità del servizio propri delle migliori realtà europee. I Contratti sono inoltre allineati con i più recenti indirizzi governativi inerenti il Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale.

Il quadro normativo di riferimento

Al fine di incentivare il necessario e urgente riavvio degli investimenti volti all'ampliamento e all'ammodernamento dei maggiori sistemi aeroportuali nazionali, con traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, l'ENAC è stato autorizzato dall'art. 17,

1 *"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 sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (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".*

2 *Poi modificato dall'articolo 47, comma 3 bis, lettera a) del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122*

comma 34 bis del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78¹, convertito, con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102², a stipulare CdP in deroga, rispetto a quanto era già previsto in materia dalla vigente normativa, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore aeroportuale.

La richiamata disposizione costituisce pertanto misura di politica infrastrutturale mirata ad assicurare l'urgente adeguamento ai migliori standard internazionali dei principali scali aeroportuali italiani, che si colloca nell'ambito dell'impianto normativo avviato da tempo dal legislatore nazionale in risposta a talune fondamentali esigenze di politica economica e infrastrutturale. Infatti, la gran parte della produzione normativa di settore ha ribadito la necessità della riqualificazione e dell'ammodernamento degli aeroporti nazionali da attuarsi con inversione del ciclo di alimentazione del finanziamento delle opere aeroportuali e della gestione dei servizi: dallo Stato gestore (diretto o indiretto) all'azionista privato che, attraverso la riscossione delle entrate aeroportuali - correlate ai costi - avrebbe dovuto reperire le risorse necessarie agli interventi sia manutentivi che di sviluppo e ammodernamento degli aeroporti nazionali. Già le leggi 24 dicembre 1993, n. 537 e 3 agosto 1995, n. 351 avevano avviato il trasferimento della gestione totale degli scali aeroportuali a favore di società di capitali e la dismissione delle partecipazioni dello Stato, dirette o indirette, nell'attività economico imprenditoriale del settore, con il contestuale disimpegno della finanza pubblica dagli oneri manutentivi e di realizzazione delle infrastrutture, che da tale momento in poi avrebbero dovuto essere assunti dalle nuove società di capitali affidatarie della gestione aeroportuale e autorizzate, a tal fine, a introitare diritti aeroportuali da determinarsi in base ai criteri stabiliti dall'art. 10 della legge 537/93.

Il processo delineato dalle leggi sopra richiamate tuttavia si è realizzato con ritardo; ne sono la prova sia le varie proroghe del termine ultimo entro il quale si sarebbe dovuto concludere il trasferimento della gestione totale degli scali italiani a favore di società di capitali all'occorrenza costituite e sia la non immediata realizzazione della disciplina di cui all'art. 10 per la determinazione dei diritti aeroportuali. Tanto è che lo stesso legislatore ha dovuto introdurre un parallelo e transitorio regime di adeguamento dei diritti con la previsione di cui all'art. 2, comma 190 della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

In base a tale ultima disposizione - nelle more della completa attuazione del quadro regolatorio finalizzato alla definizione delle tariffe aeroportuali secondo i principi di cui all'art. 10 della legge 537/93 - i diritti aeroportuali avrebbero dovuto essere adeguati al tasso di inflazione programmata, da accordarsi, di volta in volta, con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anche tale adeguamento transitorio è tuttavia avvenuto in maniera discontinua, in ragione anche del susseguirsi negli anni di disposizioni di differente orientamento.

Peraltro, l'art. 10 della legge 537/93, è stato modificato da ultimo dall'art. 11 nonies del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che ha espressamente individuato le modalità attraverso le quali procedere alla definizione dei diritti aeroportuali da determinarsi, per i singoli aeroporti, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, stabilendo che, con i medesimi decreti venisse altresì fissata, per un periodo predeterminato (compreso tra tre e cinque anni), la variazione massima annuale applicabile ai diritti aeroportuali (meccanismo del price cap).

Lo stesso articolo ha inoltre stabilito che la variazione annuale è determinata con lo stru-

mento dei CdP a validità pluriennale stipulati tra l'ENAC e il gestore aeroportuale, approvati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, prendendo a riferimento:

- il tasso di inflazione programmato per gli anni di validità del contratto,
- l'obiettivo di recupero annuale della produttività assegnato al gestore aeroportuale,
- la giusta remunerazione sul capitale investito,
- il costo per ammortamento dei nuovi investimenti realizzati con capitale proprio o di credito.

In particolare l'art.11 nonies nel prevedere i criteri³ per la definizione della misura iniziale dei diritti aeroportuali in occasione dei procedimenti volti alla stipula dei CdP, ha introdotto un principio regolatorio innovativo per il nostro ordinamento. Secondo tale principio il livello iniziale dei diritti avrebbe dovuto essere quantificato portando in abbattimento dai costi una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore in relazione allo svolgimento in esclusiva delle attività aeroportuali di natura commerciale (negozi, boutique, ristorazione, pubblicità, parcheggi, etc.) sancendo, di fatto, il passaggio da una regolamentazione tariffaria di tipo dual till a una di tipo semi single till, avente la finalità di restituire all'utenza parte della ricchezza da questa prodotta e dovuta alle condizioni di monopolio nelle quali le attività commerciali, non soggette a regolazione, sono svolte dal gestore aeroportuale.

Il comma 2 del medesimo art. 11 nonies ha poi abrogato definitivamente la previsione dell'aggiornamento automatico dei diritti al tasso di inflazione di cui all'art. 2, comma 190 della legge n. 662/96, precludendo alle Amministrazioni la possibilità di procedere ad adeguamenti automatici dei diritti al tasso di inflazione programmato e individuando, in definitiva, come unica possibilità di aggiornamento dei diritti, la procedura dei CdP, salvo poi reintrodurre l'adeguamento inflattivo a decorrere dal 2008⁴ con proroghe legislative, vista la tempistica comunque necessaria alle Amministrazioni preposte alla regolazione del settore per dare concreta attuazione alla nuova disciplina sui CdP.

La regolamentazione tariffaria delineata dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 è stata poi attuata dal CIPE con la delibera 38/07, che ha sviluppato i criteri per la "regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva" cui hanno fatto seguito le Linee Guida applicative elaborate dall'ENAC e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20 febbraio 2009 ai cui contenuti si rimanda integralmente anche per i CdP in deroga, per quanto non innovato dall'art.17, comma 34 bis del DL 78/2009 e s.m.i..

Appare dunque evidente la complessità della successione delle norme tese a disciplinare le basi della regolamentazione tariffaria del settore e, dunque, i ritardi nella corretta quantificazione delle entrate spettanti ai gestori per i servizi offerti in regime di monopolio, risorse evidentemente da destinarsi anche all'adeguamento infrastrutturale degli aeroporti affidati in concessione in adempimento degli obblighi convenzionali.

Tale situazione, di fatto, non ha facilitato l'auspicato ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali nazionali che scontano, oggi, un gap rispetto ad altre realtà comparabili in ambito comunitario con impatto anche sui livelli di servizio che devono essere garantiti all'utenza. L'urgenza di tale adeguamento infrastrutturale è stata, peraltro, ribadita da interventi ad hoc (legge finanziaria 2010 - Anticipazione tariffaria) finalizzati a disciplinare le modalità transitorie attraverso le quali, pur in attesa della stipula dei CdP, i gestori avrebbero potuto essere autorizzati a un'anticipazione tariffaria a valere sui diritti aeroportuali per l'imbarco passeggeri, nel limite massimo di € 3 a passeggero originante, da vincolarsi all'effettuazio-

3 La misura iniziale dei diritti e l'obiettivo di recupero della produttività assegnato vengono determinati tenendo conto:

a) di un sistema di contabilità analitica, certificato da società di revisione contabile, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza offerenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati, quali lo svolgimento di attività commerciali, offerti sul sedime aeroportuale;

b) del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti;

c) delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture aeroportuali;

d) dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale;

e) di una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate.

4 La finanziaria 2008 (legge 28 febbraio 2008, n. 31) all'art. 21 bis ha poi reintrodotta, quale misura transitoria e in attesa della stipula dei Contratti di Programma da conseguire entro il 30 dicembre 2008, il principio dell'adeguamento dei "diritti" al tasso di inflazione, limitatamente all'annualità 2008 (1,7%), accordato dal Ministro dei Trasporti alla generalità dei gestori aeroportuali con decreto ministeriale del 21 luglio 2008, entrato in vigore a decorrere dal 20 novembre 2008, previa verifica dell'avvenuto adempimento da parte dei gestori, dell'obbligo di presentazione della contabilità analitica certificata, in attesa della stipula del Contratto di Programma.

ne, in autofinanziamento, di nuovi investimenti infrastrutturali ritenuti urgenti e indifferibili per l'esercizio delle attività aeronautiche. Tale disposizione non ha poi trovato, per varie motivazioni, concreta attuazione pur avendo l'ENAC provveduto all'individuazione, anche con pubblica consultazione dell'utenza aeroportuale, delle opere urgenti e indifferibili da avviare e finanziare con le risorse che si sarebbero rese disponibili con l'anticipazione tariffaria.

In conclusione, dunque, è dal permanere del prioritario interesse pubblico all'adeguamento infrastrutturale degli aeroporti italiani, con particolare riguardo a quelli di maggior dimensione, che scaturiscono nel 2009 le previsioni derogatorie dell'art. 17, comma 34 bis volte a semplificare il percorso approvativo dei Contratti di Programma da stipularsi con i grandi sistemi aeroportuali e a introdurre regole tariffarie stabili in grado di attrarre capitali privati. La previsione di cui all'art. 17, comma 34-bis, del DL 78/09, recante provvedimenti anticrisi convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 e s.m.i. ha infatti consentito alle Amministrazioni preposte alla regolazione del settore di introdurre strumenti speciali di regolazione tariffaria e di remunerazione del capitale investito che, basati su criteri e modalità di aggiornamento tariffario validi per l'intera durata del rapporto concessorio, fossero idonei ad attrarre i capitali privati necessari allo sviluppo dei maggiori scali nazionali con l'avvio immediato di fondamentali e indifferibili interventi di adeguamento/sviluppo infrastrutturale. Dal punto di vista sostanziale l'articolo 17, comma 34 bis del DL 78/2009, stabilisce che:

- i diritti aeroportuali si inquadrino in un sistema di tariffazione pluriennale che assicuri l'orientamento al costo delle infrastrutture e dei servizi, tenendo conto al contempo dei livelli e degli standard europei, garantendo altresì obiettivi di efficienza e di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali;
- il sistema di tariffazione pluriennale sia disciplinato da un CdP stipulato fra l'ENAC e il gestore aeroportuale che, a fronte degli impegni vincolanti assunti da quest'ultimo per l'adeguamento dell'infrastruttura, contempra modalità di aggiornamento tariffario valide per l'intera durata del rapporto, anche al fine di assicurare la certezza e la stabilità delle regole necessaria per la finanziabilità degli investimenti sui mercati dei capitali.

Dal punto di vista procedurale, la norma disciplina l'iter e le modalità di stipula e approvazione del Contratto di Programma, stabilendo, al fine di garantire un percorso equilibrato e garantista, che:

- sia l'ENAC a stipulare il CdP con il gestore, previa consultazione dell'utenza aeroportuale;
- il contratto sia sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, con decreto adottato su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Il decreto di approvazione del Presidente del Consiglio ha, quindi, una valenza sostanziale, in quanto condiziona, anche attraverso eventuali prescrizioni, la validità ed efficacia del contratto stipulato tra le parti.

Decreto Liberalizzazioni e Decreto Semplificazioni

Per completezza di informazione occorre da ultimo segnalare come, nel corso del 2012, il quadro normativo nazionale di riferimento per il settore del trasporto aereo sia significativamente mutato. Infatti, il provvedimento di iniziativa governativa, decreto

legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27 (d'ora in poi Decreto Liberalizzazioni), all'art. 36, comma 1, ha, come noto, previsto la costituzione di un'Autorità di regolazione dei Trasporti, anche al fine di dare attuazione nell'ordinamento nazionale alla direttiva comunitaria 2009/12/CE in tema di diritti aeroportuali.

Lo stesso quadro normativo ha, inoltre, definito la regolamentazione del periodo transitorio fino all'operatività dell'Autorità, confermando in capo all'ENAC il ruolo sino ad ora assunto: difatti *"nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, [...] le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati"* (art. 36, comma 6-bis del Decreto Liberalizzazioni come modificato in sede di conversione).

Inoltre, il decreto legge 9 febbraio 2012, n.5 (cosiddetto Decreto Semplificazioni), convertito in legge 4 aprile 2012, n. 35, all'art. 22 comma 2 ha previsto norme di salvaguardia delle procedure in corso volte alla stipula dei CdP, stabilendo che *"il recepimento della direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, [...] attuata nell'ordinamento nazionale per il tramite della legge 27/12, fa comunque salvo il completamento delle procedure in corso volte alla stipula dei contratti di programma con le società di gestione aeroportuali, ai sensi degli articoli 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, e dall'art.17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. Tali procedure devono concludersi entro e non oltre il 31 dicembre 2012 [...]"*.

In coerenza con l'impianto normativo sopra descritto, l'art. 22 comma 2 del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 ha disciplinato le procedure relative alla stipula dei Contratti di Programma già in via di definizione alla data di adozione della norma, imprimendo così un'accelerazione alle istruttorie in corso e finalizzate alla stipula dei Contratti di Programma da concludersi entro termini certi e brevi.

Il legislatore ha dunque inteso, con tale norma, ribadire:

- la correttezza e la legittimità delle procedure in corso volte alla stipula di CdP (sia ordinari che in deroga), in termini di compatibilità del quadro di diritto interno con la richiamata direttiva comunitaria;
- la doverosità della loro conclusione, alla luce dell'art. 2 della legge 7 agosto 1990, n. 241, che impone alla PA l'obbligo di concludere i procedimenti avviati mediante l'adozione di un provvedimento espresso individuando il 31 dicembre 2012 quale termine per il loro completamento.

L'applicazione della norma ha, dunque, interessato i procedimenti in itinere - relativi rispettivamente alla Società Esercizi Aeroportuali Spa (SEA), alla Società Aeroporti di Roma Spa (ADR) e alla Società SAVE Spa (SAVE) - procedimenti che risultavano da tempo avviati ed erano ormai in via di finalizzazione.

Sulla base della normativa sopra richiamata, l'ENAC ha quindi provveduto alla stipula dei seguenti CdP in "deroga" e a sottoporli alla prescritta approvazione:

- CdP ENAC-SEA, stipulato in data 23 settembre 2011, approvato con DPCM del 30 aprile 2012 (con avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 172 in data 25 luglio 2012);
- CdP ENAC-ADR, stipulato in data 25 ottobre 2012, approvato con DPCM del 21 dicembre 2012 (con avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 301 in data 28 dicembre 2012);

- CdP ENAC-SAVE, stipulato in data 26 ottobre 2012, approvato con DPCM del 28 dicembre 2012 (con avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 303 in data 31 dicembre 2012).

Elementi comuni nei Contratti di Programma in deroga

Nel dare seguito alle disposizioni di cui al richiamato art. 17, comma 34 bis l'Ente, chiamato dalla legge 102/2009 e s.m.i. a definire sistemi di tariffazione pluriennali basati su modalità e regole di aggiornamento tariffario valide per l'intera durata del rapporto concessorio, ha provveduto, dapprima, a individuare un quadro di regole comuni valide per tutti i sistemi aeroportuali da porre a base dei CdP da stipularsi in deroga alla normativa vigente, integrato, poi, da previsioni specifiche per ogni realtà gestionale, al fine di tener conto delle peculiarità proprie di ciascuna di esse.

A tali adempimenti l'Ente ha provveduto facendo salva, in massima parte, la struttura metodologica di costruzione tariffaria già delineata dalla delibera CIPE 38/2007 e dalle Linee Guida dell'ENAC, individuando le deroghe ritenute necessarie al raggiungimento delle finalità della legge 102/2009, tese a promuovere gli investimenti in ambito aeroportuale. A tal fine, in occasione del CdP sottoscritto con SEA e SAVE, l'ENAC ha proceduto all'elaborazione di un apposito "Documento tecnico di regolazione tariffaria", approvato unitamente al primo CdP, in considerazione dell'esigenza fondamentale di garantire agli operatori del settore aeroportuale certezza in ordine alla stabilità temporale delle modalità di tariffazione, non solo all'interno del singolo periodo regolatorio, ma anche tra il primo e quelli successivi e fino a scadenza del rapporto concessorio.

Del resto le disposizioni della legge 102/2009, nell'introdurre procedure speciali per l'approvazione dei CdP, autorizzano l'ENAC a definire sistemi di tariffazione pluriennale basati su modalità e regole di aggiornamento tariffario valide per l'intera durata del rapporto concessorio, che assicurino alle società di gestione - e dunque ai loro azionisti di riferimento - adeguate garanzie di stabilità tariffaria, con indubbi effetti positivi sul costo del capitale e sulla propensione delle società di gestione a investire in opere di ampliamento e ammodernamento degli impianti aeroportuali.

Nel caso del sistema aeroportuale romano, dovendosi contestualmente procedere alla revisione dell'originaria convenzione di gestione aeroportuale, giunta a scadenza nel giugno 2009, l'Ente ha ritenuto opportuno trasporre i criteri e i principi della regolazione tariffaria in deroga direttamente nel testo della convenzione ENAC-ADR - sotto un Titolo a ciò dedicato (Titolo II) - anziché elaborare, come avvenuto per gli altri CdP in deroga un distinto "Documento tecnico di regolazione tariffaria" venendosi, in tal modo, a realizzare anche un'organica integrazione, non solo temporale, tra la disciplina che è propria della gestione e quella specifica della regolazione tariffaria.

Mentre, dunque, il "Documento tecnico di regolazione tariffaria" o, nel caso della società ADR, il Titolo II dell'Atto unico (Convenzione - CdP), fissa le regole valide fino al termine della concessione, il periodo di regolazione tariffaria resta nei tre casi di durata decennale con articolazione, come sarà più avanti meglio chiarito, in due sotto periodi, di durata quin-

quennale, ognuno dei quali risulta tuttavia autonomo e distinto sotto il profilo tariffario, con ripetizione, infatti, a inizio di ogni sotto periodo, delle procedure di pubblica consultazione dell'utenza e di informativa alle Amministrazioni dei Trasporti e dell'Economia per le verifiche inerenti la conformità dell'istruttoria dell'ENAC ai contenuti della regolazione tariffaria di riferimento.

Regolazione tariffaria per i Contratti di Programma in deroga

La regolazione tariffaria implementata dall'ENAC per i CdP in deroga è stata elaborata in conformità ai criteri di orientamento ai costi delle infrastrutture e dei servizi nonché di incentivazione dell'efficienza degli investimenti sanciti dalla direttiva 2009/12/CE, da ultimo ribaditi anche dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, già ampiamente disciplinati nel nostro ordinamento dalla delibera CIPE 38/2007 e dalle Linee Guida applicative dell'ENAC, che restano pertanto quadro normativo di riferimento in materia di regolazione tariffaria anche per i CdP relativi ai sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale.

La complessità di tali sistemi aeroportuali ha richiesto adeguamenti della regolazione tariffaria vigente, in attuazione di quanto previsto dal citato art. 17, comma 34 bis del DL 78/2009 convertito in legge 102/2009.

La dimensione dell'investimento che le società si sono impegnate a realizzare con la sottoscrizione del CdP ha reso indispensabile delineare regole tariffarie chiare, trasparenti e durature nel tempo, coerenti con l'esigenza di assicurare la bancabilità del progetto di investimenti, da intendersi non solo come possibilità di ottenere le risorse finanziarie necessarie, ma anche la capacità di reperirle in modo efficiente e cioè al minor costo possibile, con una durata compatibile al ritorno degli investimenti e, in definitiva, con effetti positivi sulle tariffe a vantaggio dell'utenza.

Tutto quanto sopra premesso, vengono richiamati, di seguito, i principali elementi qualificanti la regolazione tariffaria prevista dall'Ente e approvata dai ministeri vigilanti, per i CdP in deroga sottoscritti tra l'ENAC e i gestori SEA, ADR e SAVE.

DURATA DEL PERIODO DI REGOLAZIONE TARIFFARIA

Il periodo di regolazione tariffaria per i CdP in deroga ha durata decennale allo scopo di favorire una programmazione efficace dello sviluppo aeroportuale articolato, tuttavia, in due sottoperiodi di durata quinquennale.

All'inizio di ciascun decennio, le società sono tenute a comunicare all'ENAC per l'intero periodo:

- il piano degli investimenti da realizzare;
- le stime di traffico attese (con l'aggiornamento, al termine del primo sottoperiodo, dei dati relativi al successivo quinquennio);
- gli indicatori di qualità e di tutela ambientale da perseguire.

All'inizio di ciascun periodo di regolazione decennale e al termine di ciascun sottoperiodo intermedio, le società sono tenute a fornire i dati informativi necessari per la definizione

della dinamica tariffaria, cui farà seguito una nuova consultazione dell'utenza.

A tal fine le società dovranno fornire per il successivo sottoperiodo regolatorio:

- il crono-programma degli investimenti da realizzare;
- i valori obiettivo degli indicatori di qualità e di tutela ambientale da raggiungere;
- l'eventuale aggiornamento delle stime di traffico elaborate all'inizio del periodo di regolazione;
- tutti gli ulteriori elementi necessari a definire i parametri della dinamica tariffaria (il tasso di remunerazione del capitale investito, il fattore di efficientamento, etc.).

REGIME TARIFFARIO

Il regime tariffario poggia sulla formula del price cap, così come per gli altri Contratti ordinari sottoscritti tra l'ENAC e i gestori aeroportuali⁵, in base alla quale il Regolatore, definito il tasso di rendimento sul capitale investito ritenuto equo in base alla metodologia del Weighted Average Capital Cost/Capital Asset Pricing Model (WACC/CAPM), sviluppa, per il periodo regolatorio, l'evoluzione dei parametri tariffari presenti nella formula, tenendo conto di alcune variabili incidenti su tale evoluzione (traffico, elasticità dei costi al variare del traffico, obiettivi di efficientamento imposti, etc.) e provvedendo in tal modo alla definizione del tetto massimo annuo dei ricavi tariffari.

Tale meccanismo incentiva il gestore al contenimento dei costi nel periodo regolatorio, al fine di internalizzare i benefici economici del maggiore efficientamento conseguito rispetto agli obiettivi imposti dal Regolatore.

Fatto salvo anche per i CdP in deroga il meccanismo del price cap, per il quale l'ENAC ha ritenuto di non derogare, le tariffe regolamentate sono state determinate per i grandi sistemi aeroportuali tenendo in considerazione esclusivamente i costi di gestione e di investimento relativi alle sole attività e ai soli servizi aviation, con esclusione dunque delle attività commerciali, secondo un approccio di tipo dual till. In proposito, anche alla luce del 2° considerando della direttiva 2009/12/CE che espressamente prevede *“la possibilità per gli Stati membri di determinare se ed in quale misura tener conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali di un aeroporto”*. La direttiva 12/2009/CE ha dunque lasciato piena libertà agli Stati membri rispetto all'adozione di un sistema di dual till (nessuna contribuzione al settore regolamentato da parte delle attività commerciali) o di single till (integrale contribuzione al settore regolamentato da parte delle attività commerciali) o di semi single till (regime delineato dalla legge 248/05 e concretamente definito dalla delibera CIPE 38/2007 che vincola il solo 50% dell'extra margine commerciale). In tale ottica l'ENAC ha operato una rivisitazione del regime di semi single till, individuato dall'art.11 nonies lettera e) della legge 248/05, prevedendo nei CdP in deroga l'applicazione di un regime di dual till controbilanciato dall'obbligo, per i gestori citati, di vincolare il 50% dell'extra margine, derivante dallo svolgimento in esclusiva di attività commerciali, all'autofinanziamento di investimenti da realizzarsi sul settore regolamentato (aviation). Tale scelta risulta coerente con le finalità dell'art. 17, comma 34 bis del DL 78/2009, proprio in ragione della necessità e urgenza di conseguire l'immediato adeguamento infrastrutturale dei principali sistemi aeroportuali nazionali, senza un peggioramento del rapporto di leva e delle condizioni della gestione economico-finanziaria.

VALORIZZAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI

In attuazione di quanto stabilito dalla delibera CIPE 38/2007 e dal parere reso il 19 dicembre 2007 dal Nucleo di consulenza per l'Attuazione e Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS) sulle Linee Guida dell'ENAC, l'Ente ha provveduto a individuare, come previsto dai Ministri pro tempore delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e Finanze con il relativo decreto approvativo, *"un indice di rivalutazione delle immobilizzazioni"* cosiddette storiche cioè presenti all'Anno Base del Contratto di Programma, *"coerente con la composizione tipo delle immobilizzazioni aeroportuali delle società di gestione aeroportuali"* e che risulti *"diverso da quello attualmente riportato in Tabella 3.1 di pagina 6 delle Linee guida allegate al presente decreto"*.

Tale indice di rivalutazione dei cespiti all'Anno Base è stato individuato, per tutti i CdP in deroga, in quello degli Investimenti Fissi Lordi (IFL), in sostituzione di quello dei Beni strumentali indicato dalle Linee Guida.

Come emerge dal confronto dei panieri presi a riferimento per la costruzione dei due indici si evince con chiarezza come per l'indice dei Beni strumentali si faccia riferimento alla variazione di costo di attrezzature, autoveicoli e beni di breve vita utile. Invece, il paniere di riferimento dell'indice degli IFL considera più propriamente costruzioni e impianti tipici delle realtà gestionali complesse come quelle in esame. La scelta operata dall'ENAC è stata valutata favorevolmente dalle Autorità di settore alle quali lo stesso Ente ha trasmesso comunque le risultanze applicative dei due differenti indici.

Indice dei Beni Strumentali (IBS)		
Codice Ateco* 2002	Nome	Incidenza singolo gruppo sul totale dei Beni Strumentali
292	Altre macchine di impiego generale	15,0%
341	Autoveicoli	14,5%
281	Elementi da costruzione in metallo	12,1%
322	Apparecchi trasmettenti per radiodiffusione e televisione e apparecchi per la telefonia	11,1%
295	Altre macchine per impieghi speciali	9,0%
343	Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	8,0%
291	Macchine e apparecchiature per produzione e utilizzo energia meccanica, esclusi motori per mezzi di trasporto	7,3%
294	Macchine utensili	4,7%
300	Macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici	3,3%
293	Macchine per l'agricoltura e la silvicoltura	2,7%
331	Apparecchi medicali e chirurgici e apparecchi ortopedici	2,3%
311	Motori, generatori e trasformatori elettrici	2,3%
332	Strumenti e apparecchi di misurazione, controllo, prova, navigazione e simili	1,9%
282	Cisterne, serbatoi e contenitori in metallo; radiatori caldaie per riscaldamento centrale	1,9%
333	Apparecchiature per controllo dei processi industriali	1,8%
342	Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semi-rimorchi	1,8%
296	Armi, sistemi d'arma e munizioni	0,2%
283	Generatori di vapore escluse caldaie per riscaldamento centrale e acqua calda	0,1%
Coefficiente di ponderazione Beni Strumentali		100%

* Indice attività economiche elaborato dall'ISTAT

Indice degli Investimenti Fissi Lordi (IFL)	
Nome	Incidenza singolo gruppo sul totale degli Investimenti Fissi Lordi
Macchine e attrezzature	27%
Mobili	3%
Costruzioni	43%
Macchine per ufficio	3%
Mezzi di trasporto su strada	9%
Software	4%
Apparati telecomunicazioni	4%
Altri mezzi di trasporto	2%
Altri beni	5%
Coefficiente ponderazione Investimenti Fissi Lordi	100%

Si precisa da ultimo che il processo di rivalutazione non produce effetti sulla durata degli asset dal momento che non influisce sulla vita utile (tecnico economica) dei beni.

COSTI OPERATIVI

I costi operativi ammessi a fini tariffari sono quelli consentiti dalle Linee Guida dell'ENAC applicative della delibera CIPE 38/2007, approvate con decreto interministeriale, risultanti all'Anno Base dai dati certificati della contabilità analitica, riconciliati con le risultanze del bilancio civilistico, aggiornati fino all'anno immediatamente precedente a quello di vigenza del CdP (anno dell'istruttoria ENAC), in base alla sola inflazione programmata, quale definita dall'ultima decisione di finanza pubblica.

La loro allocazione ai vari prodotti soggetti a regolazione tariffaria e alle attività commerciali segue i principi e i criteri presenti nella delibera CIPE e nelle Linee Guida dell'ENAC.

I costi regolatori in questione sono aggiornati negli anni del sottoperiodo regolatorio, tanto per i contratti ordinari che per quelli in deroga, in ragione:

- 1) del tasso di inflazione programmato, considerato al netto dell'obiettivo annuale di efficientamento (definito per il primo sottoperiodo di regolazione in misura compresa tra il 5% e il 10% di detto tasso);
- 2) della variazione di produttività (+/-), a sua volta legata all'andamento del traffico atteso (+/-) nel sottoperiodo tariffario, definita in base all'elasticità di ciascuna voce di costo al variare del traffico.

Le Linee Guida applicative indicano una serie di valori di elasticità per natura di costo al variare del traffico prevedendo inoltre che, con riferimento al CdP del primo periodo regolatorio, trovino applicazione i valori delle elasticità ivi riportati, in carenza di adeguata documentazione prodotta da parte del gestore.

SEMPLIFICAZIONE TARIFFARIA E ACCORPAMENTI

Nel corso del procedimento istruttorio finalizzato alla stipula dei CdP, l'ENAC attua un processo di razionalizzazione tariffario secondo linee di convergenza verso un'articolazione quanto più possibile semplificata e uniforme fra i vari scali, per aree omogenee di servizio reso e per utenza servita. Il procedimento si conclude con l'elaborazione di proposte di semplificazione

tariffaria nella generalità dei casi condivisa dai vettori aerei. Quanto sopra nell'ottica di ridurre la complessità del sistema di tariffazione nazionale ad allinearla alle best practice europee.

FOCUS INVESTIMENTI E QUALITÀ

Con la firma del CdP, sia in deroga che ordinario, il gestore si impegna a realizzare un Piano degli investimenti approvato dall'ENAC che costituisce parte integrante del contratto sottoscritto, nonché a perseguire un miglioramento di un panel di indicatori di qualità e di tutela ambientale, selezionati dall'ENAC tra quelli contenuti nella Carta dei Servizi, anch'essi allegati al Contratto. L'impegno del gestore a rispettare il crono-programma degli investimenti, nonché a perseguire gli obiettivi di miglioramento qualitativo e ambientale, viene incentivato dal meccanismo tariffario che consente al gestore di recuperare i costi dei nuovi investimenti solo ad avvenuta realizzazione, oltretutto a conseguire un beneficio tariffario nel limite massimo del +1%, ad avvenuto superamento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale fissati dal Regolatore ex ante. Viceversa, in caso di mancato raggiungimento di detti obiettivi, il gestore subisce una simmetrica penalizzazione tariffaria nel limite del -1%.

COSTI DELLE NUOVE OPERE AEROPORTUALI (PARAMETRO TARIFFARIO K)

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

Lo strumento regolatorio attraverso il quale il gestore, in un sistema tariffario basato sulla formula del price cap, recupera i costi, sia operativi che di capitale, correlati ai nuovi interventi riportati nel piano degli investimenti, è rappresentato dal parametro K. Il valore del parametro, in sede di istruttoria del CdP, viene individuato ex ante per ciascun anno del periodo regolatorio - sulla base dei dati previsionali contenuti nel Piano degli investimenti e nel crono-programma a esso allegato - ed è successivamente verificato ex post in ciascun anno di vigenza del periodo, alla luce degli interventi effettivamente realizzati dal gestore con riconoscimento dei costi in tariffa nell'anno successivo a quello della loro contabilizzazione. Il parametro K consente pertanto il riconoscimento (annuale) ex post in tariffa:

- a) per le lavorazioni in corso: della remunerazione, calcolata sugli importi risultanti dagli Stati di Avanzamento Lavori (SAL) 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 tutti i costi operativi/gestionali (utenze, manutenzioni, pulizie, etc.) 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 e ammortamento, in ragione del valore capitalizzato dell'intervento, a partire dall'anno successivo a quello della loro effettuazione.

Anche i costi dei nuovi apparati e attrezzature, indicati ex ante nel Piano degli investimenti,

saranno annualmente riconosciuti in tariffa mediante l'inclusione nel parametro K della formula tariffaria nei limiti del costo effettivamente contabilizzato a partire dall'anno successivo a quello di loro contabilizzazione.

Al termine di ciascun periodo di regolazione tariffaria, i costi sostenuti per la realizzazione delle opere previste nel Piano degli investimenti cessano di essere contabilizzati attraverso il parametro K, in quanto riassorbiti - al loro valore corrente netto, definito con utilizzo dell'indice di rivalutazione individuato dall'ENAC - nel Capitale Investito Netto dell'Anno Base considerato per la costruzione tariffaria del nuovo periodo regolatorio.

ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO SUL RISPETTO DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'ENAC provvede alle verifiche sull'effettiva realizzazione da parte dei gestori degli investimenti previsti dai CdP sottoscritti, all'accertamento dei costi effettivamente sostenuti e al rispetto dei tempi di realizzazione stabilito dal crono-programma allegato al contratto. Si precisa che, in base alle clausole contrattuali sottoscritte con il CdP:

- 1) le società di gestione sono tenute a presentare all'Ente, entro i termini previsti contrattualmente in ciascun anno regolatorio, una dichiarazione attestante lo stato, rilevato a tale data e prevedibile al 31 dicembre, degli adempimenti relativi a ciascuno degli interventi previsti, per l'annualità di riferimento, dal Piano degli investimenti allegato al CdP sottoscritto;
- 2) entro il 15 novembre di ciascun anno, l'ENAC conclude le proprie valutazioni in ordine alla quantificazione del parametro K da includere nel provvedimento che stabilisce i nuovi livelli tariffari con decorrenza 1° gennaio dell'anno successivo. Ne deriva che l'impatto tariffario degli investimenti realizzati dal gestore si avrà nell'anno successivo a quello di realizzazione, previa verifica dell'ENAC;
- 3) gli esiti delle verifiche effettuate vengono poi trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per eventuali osservazioni.

Tale procedura, replicata anche per i CdP in deroga, garantisce l'effettivo presidio da parte dell'ENAC sulla corretta programmazione degli investimenti, in termini di tipologia di investimento, congruità degli importi previsti, nonché di effettiva sostenibilità nelle tempistiche individuate ex ante.

Attraverso il meccanismo del monitoraggio sopra descritto, viene dunque verificato annualmente l'impegno sostenuto dal gestore in termini di:

- spesa per nuovi investimenti entrati in esercizio;
- lavorazioni in corso;
- costi operativi incrementalmente legati all'entrata in esercizio delle nuove infrastrutture e i cui costi verranno caricati in tariffa nell'annualità successiva a quella dell'intervenuto monitoraggio.

Il gestore è incentivato al rispetto del Piano degli investimenti approvato dall'ENAC, non solo in quanto ad avvenuta realizzazione delle opere potrà introitare tariffe comprensive anche del recupero, in termini di remunerazione e ammortamento, dei costi di tali opere, ma anche per evitare le penali pecuniarie previste dai documenti di regolazione.

Si precisa che il CdP relativo ad ADR prevede investimenti pari a circa 2,5 miliardi di Euro nel breve-medio termine (nei prossimi 10 anni) e di 12 miliardi di Euro fino alla scadenza della concessione. Quanto agli altri scali interessati, gli investimenti previsti sono comunque rilevanti e pari nei prossimi 10 anni a circa 1,5 miliardi di Euro nel caso di SEA e a circa 600 milioni di Euro nel caso di SAVE come meglio rappresentato dalle tabelle che seguono.

Piano degli investimenti dell'aeroporto di Milano Malpensa

DESCRIZIONE	2011	2012	2013	2014	2015	TOTALE 2011/2015	TOTALE 2016/2020	TOTALE 2011/2020
Terminal 1 - Aerostazione	25.780.000	60.500.000	56.760.000	41.200.000	29.300.000	213.540.000	14.500.000	228.040.000
Terminal 1 - BHS	2.400.000	6.200.000	4.200.000	1.000.000	1.000.000	14.800.000	5.000.000	19.800.000
Terminal 2	1.730.000	1.900.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	6.630.000	5.000.000	11.630.000
Edifici vari	1.310.000	3.810.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	27.620.000	18.500.000	46.120.000
Viabilità e parcheggi	3.950.000	1.500.000	1.500.000	4.500.000	7.500.000	18.950.000	17.500.000	36.450.000
Infrastrutture di volo	22.130.000	22.900.000	34.200.000	76.800.000	58.300.000	214.330.000	76.700.000	291.030.000
Reti e impianti	7.950.000	3.600.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	17.550.000	10.000.000	27.550.000
Cargo City	13.500.000	27.400.000	20.900.000	1.000.000	1.000.000	63.800.000	5.000.000	68.800.000
Ecologia	50.000	100.000	200.000	200.000	200.000	750.000	2.500.000	3.250.000
Opere piano di sviluppo							552.700.000	552.700.000
Sistemi/progetti ICT	3.071.000	2.871.000	3.115.000	3.562.000	1.846.000	14.465.000	14.465.000	28.930.000
Attrezzature varie	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	7.500.000	7.500.000	15.000.000
TOTALE MALPENSA	83.371.000	132.281.000	132.875.000	140.262.000	111.146.000	599.935.000	729.365.000	1.329.300.000
Di cui interventi finanziati dallo Stato	2.000.000					2.000.000		2.000.000

Piano degli investimenti dell'aeroporto di Milano Linate

DESCRIZIONE	2011	2012	2013	2014	2015	TOTALE 2011/2015	TOTALE 2016/2020	TOTALE 2011/2020
Terminal	4.445.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	6.000.000	23.945.000	19.000.000	42.945.000
BHS	990.000	500.000	500.000	500.000	500.000	2.990.000	10.000.000	12.990.000
Edifici vari	1.800.000	1.200.000	1.200.000	2.700.000	2.700.000	9.600.000	13.000.000	22.600.000
Viabilità e parcheggi	2.550.000	650.000	650.000	650.000	650.000	5.150.000	5.000.000	10.150.000
Infrastrutture di volo	3.067.000	3.000.000	4.100.000	4.400.000	3.400.000	17.967.000	16.000.000	33.967.000
Reti e impianti	3.300.000	5.150.000	2.500.000	1.500.000	1.500.000	13.950.000	10.000.000	23.950.000
Ecologia	400.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.200.000	1.000.000	2.200.000
Sistemi/progetti ICT	1.968.000	1.860.000	2.427.000	2.717.000	1.359.000	10.331.000	10.331.000	20.662.000
Attrezzature varie	1.050.000	1.050.000	1.050.000	1.050.000	1.050.000	5.250.000	5.250.000	10.500.000
TOTALE LINATE	19.570.000	18.110.000	17.127.000	18.217.000	17.359.000	90.383.000	89.581.000	179.964.000

Piano degli investimenti dell'aeroporto di Roma Fiumicino										
DESCRIZIONE	2012	2013	2014	2015	2016	TOTALE 2012/2016	TOTALE 2012/2021	TOTALE 2022/2030	TOTALE 2031/2044	TOTALE OPERA
Attività urbanistiche Fiumicino nord	400.000	1.805.000	1.853.000	3.400.000	2.021.000	9.479.000	187.933.259	206.864.290	75.588.797	472.944.346
Infrastrutture di volo Fiumicino sud	32.606.000	33.506.580	40.246.500	26.555.400	50.759.638	183.674.118	421.553.559			428.499.472
Infrastrutture di volo Fiumicino nord					416.629	416.629	27.594.838	458.832.220	265.370.742	751.797.800
Interventi terminal Fiumicino sud	19.160.256	49.211.499	92.579.879	107.066.409	54.785.051	322.803.094	641.447.012	132.964.611		847.161.163
Interventi terminal Fiumicino nord				1.000.000	1.010.500	2.010.500	309.078.472	1.340.423.242	1.330.741.800	2.980.243.513
Landside Fiumicino sud		1.037.000	982.000	4.068.000	4.421.948	10.508.948	221.138.197	53.093.055		276.754.234
Landside Fiumicino nord							37.404.404	335.534.637	237.833.998	610.773.038
Interventi parcheggi Fiumicino sud		138.750	2.116.000	200.000	6.019.498	8.474.248	54.690.490			54.690.490
Interventi parcheggi Fiumicino nord							4.374.777	39.214.559	51.010.238	94.599.573
Altri interventi Fiumicino sud	70.628.604	99.470.317	78.086.700	72.528.550	40.291.060	361.005.231	623.724.391	793.345.540	1.326.773.978	2.823.831.067
Altri interventi Fiumicino nord (man.)								487.789.981	1.821.674.932	2.309.464.913
TOTALE FIUMICINO	122.794.860	185.169.146	215.864.079	214.818.359	159.725.324	898.371.768	2.528.939.398	3.848.062.134	5.108.994.484	11.650.759.610
Di cui interventi autofinanziati	113.644.860	172.669.146	200.864.079	205.335.612	159.725.324	852.239.021	2.482.806.651	3.848.062.134	5.108.994.484	11.582.856.610
Di cui interventi finanziati dallo Stato	9.150.000	12.500.000	15.000.000	9.482.747		46.132.747	46.132.747			67.903.000
Piano degli investimenti dell'aeroporto di Roma Ciampino										
DESCRIZIONE	2012	2013	2014	2015	2016	TOTALE 2012/2016	TOTALE 2012/2021	TOTALE 2022/2030	TOTALE 2031/2044	TOTALE OPERA
Totale interventi infrastrutture di volo	1.058.000				531.523	1.589.523	23.542.938			25.464.727
Totale interventi terminal				1.000.000	7.544.393	8.544.393	51.519.193			51.519.193
Totale altri interventi	3.367.000	5.059.000	3.582.000	4.765.000	773.033	17.546.033	25.693.431	25.940.671	47.938.814	105.444.615
TOTALE CIAMPINO	4.425.000	5.059.000	3.582.000	5.765.000	8.848.949	27.679.949	100.755.562	25.940.671	47.938.814	182.428.535

Piano degli investimenti dell'aeroporto di Venezia								
DESCRIZIONE	2012	2013	2014	2015	2016	TOTALE 2012/2016	TOTALE 2012/2021	TOTALE 2022/2030
Piani di sviluppo		300.000			300.000	600.000	900.000	900.000
Terminal	1.703.510	1.897.403	4.267.379	24.783.285	32.157.409	64.808.986	97.609.486	
Edifici vari								
Totale gestore	6.586.332	4.473.448	26.319.751	4.601.396	4.076.362	46.057.289	103.766.299	31.069.763
Totale terzi	72.607	21.448.083	26.048.083	12.458.196	19.790.815	79.817.784	174.768.219	
Totale generale	6.658.939	25.921.531	52.367.834	17.059.592	23.867.177	125.875.073	278.534.518	31.069.763
Sist. di accesso, viabilità e parcheggi								
Totale gestore	2.242.178	521.184	18.867.367	18.788.176	424.670	40.843.575	41.654.325	10.906.025
Totale terzi	2.861.700	3.484.300				6.346.000	6.346.000	
Totale generale	5.103.878	4.005.484	18.867.367	18.788.176	424.670	47.189.575	48.000.325	10.906.025
Infrastrutture di volo								
Totale gestore	1.603.621	13.627.398	790.301	102.826	2.523.437	18.647.583	35.885.698	41.883.048
Totale terzi	329.000					329.000	329.000	
Totale generale	1.932.621	13.627.398	790.301	102.826	2.523.437	18.976.583	36.214.698	41.883.048
Reti e impianti								
Totale gestore	5.325.386	9.838.333	14.541.006	15.864.474	7.234.173	52.803.372	92.644.936	99.166.188
Totale terzi	4.505.597	4.626.283	120.685			9.252.565	9.252.565	
Totale generale	9.830.983	14.464.616	14.661.691	15.864.474	7.234.173	62.055.937	101.897.501	99.166.188
Ecologia								
Totale gestore	731.557	2.252.667	522.000	274.000	964.960	4.745.184	37.027.864	
Totale terzi	3.098.167	1.290.596				4.388.763	4.388.763	
Totale generale	3.829.724	3.543.263	522.000	274.000	964.960	9.133.947	41.416.627	
Per fonti di finanziamento:								
Totale a carico gestore	18.192.584	32.910.433	65.307.804	64.414.157	47.681.011	228.505.988	409.488.607	183.925.024
Totale a carico terzi	10.867.071	30.849.262	26.168.768	12.458.196	19.790.815	100.134.112	195.084.547	
TOTALE FONTI GENERALE	29.059.655	63.759.695	91.476.572	76.872.353	67.471.826	328.640.100	604.573.154	183.925.024

QUALITÀ E IMPATTO AMBIENTALE (PARAMETRI TARIFFARI Q E α)

Con la sottoscrizione del CdP, le società di gestione si impegnano a conseguire il miglioramento degli standard qualitativi dei servizi offerti all'utenza e degli obiettivi di tutela ambientale. All'Anno Base di ciascun periodo di regolazione tariffaria, il gestore presenta all'ENAC, con le modalità fissate dalle vigenti circolari tecniche ENAC, il Piano della qualità e della tutela ambientale che lo stesso si impegna a realizzare nel decennio oggetto di regolazione, accompagnato da una relazione descrittiva di carattere generale.

La relazione allegata al Piano della qualità e della tutela ambientale individua, più nel dettaglio, gli indicatori prescelti, oltre ai valori consuntivati all'Anno Base per ciascuno di detti indicatori, e i corrispondenti valori obiettivo individuati per ciascuna annualità del primo sottoperiodo tariffario. La scelta degli indicatori tiene conto dei valori di consuntivo rilevati per ciascuno di essi all'Anno Base, al fine di privilegiare quegli indicatori ancora suscettibili di incrementi migliorativi rispetto ad altri o per i quali sussistano segnalazioni di criticità rilevate da parte dell'utenza ed espresse nell'ambito delle periodiche consultazioni.

Il Piano della qualità e della tutela ambientale presentato dalla concessionaria e allegato al CdP deve quindi necessariamente contenere:

- 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 devono 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/interviste), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni Si/No, cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (sito internet, facilities per Passeggeri a Ridotta Mobilità - PRM, etc.). Gli indicatori, preferibilmente selezionati fra quelli indicati nelle Linee Guida sulla qualità dei servizi nel trasporto aereo di cui alla circolare ENAC APT-12 del 2 maggio 2002, devono essere indicativamente non inferiori a 12. Tra questi è presente, per la particolare rilevanza sociale, l'indicatore relativo all'assistenza prestata ai PRM;
- gli indicatori di tutela ambientale, prescelti 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;
 - 5) l'efficienza energetica;
- i pesi attribuiti a ciascuno degli indicatori dei due sottogruppi della qualità e dell'ambiente la cui somma dovrà essere pari a 1 (100%);
- gli indicatori sintetici della qualità e dell'ambiente che individuano l'obiettivo complessivo, necessario a determinare i valori dei parametri q e α a 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 consultabile sul sito internet dell'Ente;

- 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 pari al 50%. L'impatto annuale sulla tariffa derivante dagli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale si avrà secondo le seguenti formule:

$$P_{t,j} = C_{t,j} (1 + \varepsilon_{t,j})$$
$$\varepsilon_{t,j} = f q_{t,j} + (1 - f) \alpha_{t,j}$$

dove:

- $\varepsilon_{t,j}$ 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_t e α_t 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.

In considerazione del fatto che il miglioramento della qualità impatta su tutti i servizi aeroportuali, ne deriva che del maggior comfort beneficiano 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 - verranno spalmati su tutti i servizi aeroportuali (regolamentati e commerciali) in proporzione ai ricavi risultanti all'Anno Base.

Si precisa da ultimo che, in applicazione del meccanismo premiante/penalizzante previsto dalla Linee Guida dell'ENAC, 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.

ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO SUL RISPETTO DEL PIANO DELLA QUALITÀ E DELL'AMBIENTE

Come per il monitoraggio annuale sullo stato degli investimenti realizzati dal gestore, anche per il Piano della qualità e dell'ambiente l'ENAC effettua una verifica a consuntivo sul rispetto degli impegni assunti dal concessionario con la sottoscrizione dei CdP, dal cui esito discenderà un premio/penalizzazione tariffaria, secondo il meccanismo sopra descritto.

A tal fine la concessionaria, entro il termine previsto dal contratto, trasmette all'ENAC il documento, redatto dall'istituto di rilevazione, riportante i valori individuati per ciascun indicatore analitico di qualità e di tutela ambientale oggetto di monitoraggio.

L'ENAC, verificato il rispetto degli obiettivi fissati per ciascuna annualità del sottoperiodo tariffario sulla base delle risultanze del documento di cui sopra, provvede a determinare il valore del parametro ε da riconoscere nella tariffa dell'anno successivo, conformemente alla metodologia prevista.

Si riportano di seguito le tabelle che sintetizzano gli impegni in termini di obiettivi di miglioramento della qualità e della tutela ambientale che, allegati ai CdP sottoscritti dai gestori SEA, ADR e SAVE, verranno annualmente monitorati dall'ENAC secondo la metodologia descritta⁵.

⁵ I DPCM di approvazione del CdP ENAC-SEA, ENAC-ADR e ENAC-SAVE hanno subordinato l'approvazione al recepimento di alcune modifiche sul Piano della qualità allegato al CdP.

Piano della qualità e dell'ambiente dell'aeroporto di Milano Malpensa									
INDICATORI ANALITICI		PESO	UNITÀ DI MISURA	VALORI RILEVATI ALL'ANNO BASE (2009)	OBIETTIVI				
				2011	2012	2013	2014	2015	
Indicatori analitici di qualità									
Disponibilità punti informazione operativi	10%	TPHP/n. punti informazione operativi	35	34,8	34,6	34,4	34,2	34	34
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli (T1 e T2)	10%	Tempo nel 90% dei casi	10:24	10:24	10:13	10:03	09:52	09:42	09:42
Attesa in coda al check-in (T1 e T2)	6%	Tempo nel 90% dei casi	11:30	11:30	11:11	10:51	10:37	10:12	10:12
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile (T1 e T2)	6%	Tempo nel 90% dei casi	16:00	15:50	15:40	15:30	15:20	15:10	15:10
Tempo di riconsegna del primo bagaglio		Tempo nel 90% dei casi	27:00	27:00	27:00	27:00	27:00	27:00	27:00
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS	10%	N. bagagli disguidati/1000 pax in partenza	1	0,95	0,9	0,85	0,8	0,75	0,75
Percezione del livello di pulizia e funzionalità toilettes	8%	% pax soddisfatti	86%	86,5%	87%	87,5%	88%	88,5%	88,5%
Efficienza sistema trasferimento pax	8%	% tempo funzionam/orario apertura scalo	99%	99,1%	99,1%	99,2%	99,2%	99,3%	99,3%
Assistenza PRM (T1 e T2)	10%	% passeggeri soddisfatti	85%	86%	87%	88%	89%	90%	90%
Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri	7%	% passeggeri soddisfatti	91%	92%	92,2%	92,4%	93%	93%	93%
Disponibilità carrelli portabagagli	8%	TPHP/n. carrelli	2,1	2	1,9	1,8	1,7	1,6	1,6
Percezione complessiva del livello di comfort nell'aerostazione	9%	% passeggeri soddisfatti	95%	95,2%	95,4%	95,6%	95,8%	96%	96%
Affidabilità sistema movimentazione bagagli (T1 e T2)	8%	% tempo funzionam/orario apertura scalo	99,5%	99,52%	99,54%	99,56%	99,58%	99,6%	99,6%
Indicatori analitici di ambiente									
Centraline di rilevazione del rumore	20%	N. centraline di rilevazione del rumore	10	10	10	10	10	10	10
Up time rete di monitoraggio rumore	11%	% tempo funzionam/orario apertura scalo	90%	91%	92%	92%	93%	93%	93%
Trattamento differenziato dei rifiuti	20%	Quintali di rifiuti raccolti in modo differenziato/quintali totali di rifiuti	18%	19%	19,5%	20%	20,5%	21%	21%
Trattamento acque reflue									
Fosforo	8,3%	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	-0,20	-0,22	-0,23	-0,24	-0,25	-0,26	-0,26
COD	8,3%	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	-0,20	-0,22	-0,23	-0,24	-0,25	-0,26	-0,26
BOD5	8,3%	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	-0,20	-0,22	-0,23	-0,24	-0,25	-0,26	-0,26
Emissioni di CO2	10%	Kg di CO2 rapportate alle unità di traffico	3,73	3,65	3,60	3,55	3,50	3,45	3,45
Utilizzazione di fonti rinnovabili di energia(*)	14%	kWh di energia prodotta da fonti non rinnovabili/kWh di energia utilizzata dall'aeroporto	100%	100%	100%	97,74%	94,78%	90,64%	90,64%

LEGENDA: *Valore "0" all'Anno Base per ovviare a "effetto leva" di tale indicatore, si è invertita l'unità di misurazione rispetto a quanto previsto dalle Linee Guida

Piano della qualità e dell'ambiente dell'aeroporto di Milano Linate

INDICATORI ANALITICI	PESO	UNITÀ DI MISURA	VALORI RILEVATI ALL'ANNO BASE (2009)	OBIETTIVI				
				2011	2012	2013	2014	2015
Indicatori analitici di qualità								
Disponibilità punti informazione operativi	10%	TPHP/n. punti informazione operativi	46	45,8	45,6	45,4	45,2	45
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	10%	Tempo nel 90% dei casi	09:00	09:00	08:50	08:00	07:50	07:00
Attesa in coda al check-in	6%	Tempo nel 90% dei casi	07:00	07:00	06:40	06:20	06:10	06:00
Tempo di riconsegna del primo/ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	6%	Tempo nel 90% dei casi	09:00	08:50	08:40	08:30	08:20	08:10
Tempo di riconsegna del primo bagaglio		Tempo nel 90% dei casi	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
Assistenza PRM	10%	% passeggeri soddisfatti	85%	86%	87%	88%	89%	90%
Percezione del livello di pulizia e funzionalità toilettes	8%	% passeggeri soddisfatti	68%	70%	76%	77%	78%	80%
Efficienza sistema trasferimento pax	8%	% tempo funzionam/orario apertura scalo	97%	97%	97,4%	98%	98%	98%
Bagagli disguidati per malfunzionamento BHS	10%	N. bagagli disguidati/1000 pax in partenza	1,3	1,25	1,2	1,15	1,1	1,05
Presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace	7%	% passeggeri soddisfatti	89%	89,2%	84,4%	89,6%	89,8%	90%
Disponibilità carrelli portabagagli	8%	TPHP/n. carrelli	3,3	3,2	3,1	3	2,9	2,8
Percezione complessiva del livello di comfort nell'aerostazione	9%	% passeggeri soddisfatti	86%	86,2%	86,4%	86,6%	86,8%	87%
Affidabilità sistema movimentazione bagagli	8%	% tempo funzionam/orario apertura scalo	99,5%	99,52%	100%	100%	100%	100%
Indicatori analitici di ambiente								
Centraline di rilevazione del rumore	20%	N. centraline di rilevazione del rumore	4	4	4	4	4	4
Up time rete di monitoraggio rumore	11%	% tempo funzionam/orario apertura scalo	91%	91,4%	92%	92%	92%	93%
Trattamento differenziato dei rifiuti	20%	% quintali di rifiuti raccolti in modo differenziato/quintali totali di rifiuti	16%	17%	17,5%	18%	18,5%	19%
Trattamento acque reflue								
Fosforo	8,3%	% mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	-20%	-22%	-23%	-24%	-25%	-26%
COD	8,3%	% mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	-20%	-22%	-23%	-24%	-25%	-26%
BOD5	8,3%	% mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	-20%	-22%	-23%	-24%	-25%	-26%
Emissioni di CO ₂	10%	kWh di energia utilizzata nel terminal/mc di terminal	2,22	2,10	2,00	1,90	1,80	1,70
Utilizzazione di fonti rinnovabili di energia(*)	14%	% kWh di energia prodotta da fonti non rinnovabili/kWh di energia utilizzata dall'aeroporto	100%	100%	100%	99,41%	97,64%	95,29%

LEGENDA: *Valore "0" all'Anno Base per ovviare a "effetto leva" di tale indicatore, si è invertita l'unità di misurazione rispetto a quanto previsto dalle Linee Guida

Piano della qualità e dell'ambiente dell'aeroporto di Roma Fiumicino

INDICATORI ANALITICI	PESO	UNITÀ DI MISURA	VALORI RILEVATI ALL'ANNO BASE (2010)	OBIETTIVI				
				2012	2013	2014	2015	2016
Indicatori analitici di qualità								
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	10%	Tempo nel 90% dei casi	08:51	08:51	08:50	08:50	08:30	08:20
Tempo riconsegna ultimo bagaglio	4%	Tempo nel 90% dei casi	41:26	0:40:51	0:40:01	0:39:12	0:38:22	0:37:23
Tempo riconsegna primo bagaglio	4%	Tempo nel 90% dei casi	34:53	0:34:08	0:33:38	0:33:08	0:32:38	0:31:57
Tempo di attesa coda check-in	8%	Tempo nel 90% dei casi	20:00	19:50	19:40	19:30	19:20	19:10
Percezione complessiva sul livello di comfort	10%	% passeggeri soddisfatti	80,5%	81%	83%	85%	86%	87%
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	8%	% passeggeri soddisfatti	69,2%	71%	73%	75%	78%	80%
Percezione dell'efficacia dei punti informazione operativi	8%	% passeggeri soddisfatti	79,7%	80%	81%	81%	82%	83%
Presenza di segnaletica chiara, comprensibile ed efficace	8%	% passeggeri soddisfatti	80%	82%	83%	84%	85%	86%
Percezione dell'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri	8%	% passeggeri soddisfatti	80,1%	83%	84%	85%	86%	87%
Assistenza PRM	8%	% passeggeri soddisfatti	80%	81%	82%	85%	87%	90%
Disponibilità punti informazione operativi	8%	TPHP/n. punti informazione	25,69	25,41	25,25	24,72	23,21	22,30
Efficienza dei sistemi di trasferimento pax	8%	% tempo di funzionamento su orario apertura scalo	98,5%	98,7%	98,9%	99%	99,1%	99,2%
Affidabilità impianti riconsegna bagagli	8%	% tempo di funzionamento su orario apertura scalo	97,3%	97,8%	98,2%	98,6%	98,8%	99%
Indicatori analitici di ambiente								
Centraline di rilevazione del rumore	20%	N. centraline fisse di rilevazione del rumore/movimenti aeromobili per 100.000 aperture scalo	4,84	5,11	5,35	5,60	5,83	6,05
Up time rete di monitoraggio rumore	11%	% tempo di funzionamento su orario di apertura scalo	88,95%	89%	90%	91%	92%	93%
Trattamento differenziato dei rifiuti	20%	Quintali di rifiuti raccolti in modo differenziato/quintali totali di rifiuti	0,30	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36
Trattamento acque reflue - COD (mg/L di O ₂)	9%	% concentrazione annuale media di ossigeno necessaria per l'ossidazione chimica dei composti organici e inorganici nei campioni di acqua reflua degli impianti di depurazione in rapporto con il limite di legge (125 mg/L)	48%	47%	46%	46%	45%	45%
Trattamento acque reflue - BOD5 (mg/L di O ₂)	8%	% concentrazione annuale media di ossigeno necessaria per l'ossidazione biochimica dei composti organici nei campioni di acqua reflua degli impianti di depurazione in rapporto con il limite di legge (25 mg/L)	67%	66%	65%	65%	64%	64%
Trattamento acque reflue - Solidi Sospesi Totali (mg/L)	8%	% concentrazione annuale media di solidi sospesi totali nei campioni di acqua reflua degli impianti di depurazione in rapporto con il limite di legge (35 mg/L)	25%	24%	23%	23%	22%	22%
Efficienza energetica	10%	kWh di energia utilizzata nel terminal/mc di terminal	167,00	166,00	165,00	164,00	163,00	162,00
Utilizzazione di fonti rinnovabili di energia(*)	14%	kWh di energia non prodotta da fonti rinnovabili/kWh di energia utilizzata dall'aeroporto	1,000	1,000	0,998	0,996	0,994	0,990

LEGENDA: * valore "0" all'Anno Base - per ovviare a "effetto leva" di tale indicatore, si è invertita l'unità di misurazione rispetto a quanto previsto dalle Linee Guida

Piano della qualità e dell'ambiente dell'aeroporto di Roma Ciampino

INDICATORI ANALITICI	PESO	UNITÀ DI MISURA	VALORI RILEVATI ALL'ANNO BASE (2010)	OBIETTIVI				
				2012	2013	2014	2015	2016
Indicatori analitici di qualità								
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	10%	Tempo nel 90% dei casi	09:26	09:20	09:00	08:50	08:20	08:00
Tempo riconsegna ultimo bagaglio	4%	Tempo nel 90% dei casi	28:54	28:00	27:30	27:00	26:00	25:00
Tempo riconsegna primo bagaglio	4%	Tempo nel 90% dei casi	22:25	22:00	21:30	21:00	20:00	19:00
Tempo di attesa coda check-in	8%	Tempo nel 90% dei casi	26:28	25:00	24:00	23:00	22:00	21:00
Percezione complessiva sul livello di comfort	10%	% pax soddisfatti	89,9%	90%	90%	90%	90%	90%
Percezione sul livello di pulizia in aerostazione	8%	% pax soddisfatti	90,7%	90%	90%	90%	90%	91%
Percezione dell'efficacia dei punti informazione operativi	8%	% pax soddisfatti	75,5%	76%	77%	78%	80%	80%
Presenza di segnaletica chiara, comprensibile ed efficace	8%	% pax soddisfatti	76,7%	78%	80%	80%	80%	80%
Percezione del livello di pulizia e funzionalità toilettes	8%	% pax soddisfatti	87,9%	88%	89%	90%	90%	90%
Assistenza PRM	8%	% pax soddisfatti	80%	81%	82%	85%	87%	90%
Disponibilità punti informazione operativi	8%	TPHP/n. punti informazione	35,60	33,60	33,60	33,60	33,60	33,60
Up time CREWS	8%	% tempo di funzionamento su orario apertura scalo	99,5%	99,5%	99,5%	99,5%	99,5%	99,5%
Affidabilità impianti riconsegna bagagli	8%	% tempo di funzionamento su orario apertura scalo	99%	99,15%	99,2%	99,25%	99,35%	99,45%
Indicatori analitici di ambiente								
Centraline di rilevazione del rumore	20%	N. centraline fisse di rilevazione del rumore/movimenti aeromobili per 100.000	12,90	14,40	14,3	16,16	17,91	17,87
Up time rete di monitoraggio rumore	11%	% tempo di funzionamento su orario di apertura scalo	89%	89,5%	90%	91%	92%	93%
Trattamento differenziato dei rifiuti	20%	Quintali di rifiuti raccolti in modo non differenziato/quintali totali di rifiuti	0,99	0,97	0,95	0,92	0,90	0,85
Trattamento acque reflue	25%	% concentrazione annuale media di ossigeno necessaria per l'ossidazione chimica dei composti organici ed inorganici nei campioni di acqua reflua degli impianti di depurazione	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Efficienza energetica	10%	kWh di energia utilizzata nel terminal/mc di terminal	159,70	159,00	158,00	157,00	156,00	155,00
Utilizzazione di fonti rinnovabili di energia(*)	14%	kWh di energia utilizzata dall'aeroporto/kWh di energia prodotta da fonti rinnovabili	nd	nd	nd	nd	nd	nd

LEGENDA: * valore "0" all'Anno Base - per ovviare a "effetto leva" di tale indicatore, si è invertita l'unità di misurazione rispetto a quanto previsto dalle Linee Guida

Piano della qualità e dell'ambiente dell'aeroporto di Venezia										
INDICATORI ANALITICI	PESO	UNITÀ DI MISURA	VALORI RILEVATI ALL'ANNO BASE (2010)	OBIETTIVI						
Indicatori analitici di qualità				2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Disponibilità punti informazione operativi	10%	TPHP/h. punti informazione operativi	20	19,5	19,06	18,97	18,8	18,72	18,54	
Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	8%	Tempo nel 90% dei casi	15:41	15:20	15:00	14:40	14:20	14:00	13:40	
Attesa in coda al check-in	8%	Tempo nel 90% dei casi	20:47	20:20	20:30	20:20	20:10	20:00	19:50	
Tempo di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	5%	Tempo nel 90% dei casi	20:00	19:45	19:30	19:15	19:00	18:30	18:00	
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	5%	Tempo nel 90% dei casi	28:00	27:45	27:30	27:15	27:00	26:30	26:00	
Efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri	6%	% tempo di funzionamento su orario operatività scalo	99,1%	99,2%	99,3%	99,4%	99,4%	99,5%	99,5%	
Percezione sull'efficacia dei punti info operativi	10%	% passeggeri soddisfatti	92,9%	93,2%	93,5%	93,7%	94%	94,2%	94,4%	
Percezione del livello di pulizia in aerostazione	8%	% passeggeri soddisfatti	96,4%	96,5%	96,7%	97%	97,2%	97,4%	97,5%	
Assistenza PRM	10%	% passeggeri soddisfatti	95%	95,5%	96%	96,2%	96,4%	96,6%	96,8%	
Disponibilità posti a sedere	10%	TPHP/n. sedute	2,14	2,11	2,08	2,05	1,97	1,96	1,95	
Collegamenti stradali città/aeroporto	5%	% passeggeri soddisfatti	92,5%	92,8%	93%	93,2%	93,5%	93,7%	94%	
Percezione complessiva del livello di comfort nell'aerostazione	10%	% passeggeri soddisfatti	96,5%	96,7%	97%	97,2%	97,3%	97,4%	97,5%	
Presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace	5%	% passeggeri soddisfatti	95,5%	95,7%	96%	96,2%	96,3%	96,4%	96,6%	
Indicatori analitici di ambiente										
Centraline di rilevazione del rumore	20%	N. centraline di rilevazione del rumore/n. movimento aeromobili per 100.000	5,4	5,1	6,0	5,8	5,6	5,4	6,2	
Up time rete di monitoraggio rumore	11%	% tempo di funzionamento su orario apertura scalo	88,1%	89%	90%	90,5%	91%	92%	93%	
Trattamento differenziato dei rifiuti	20%	% quintali di rifiuti raccolti in modo differenziato/quintali totali di rifiuti	-	2,3%	3%	3,5%	4,3%	5,3%	7%	
Trattamento acque reflue										
Fosforo	8,3%	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	0,63	0,63	0,62	0,62	0,62	0,60	0,60	
Azoto totale	8,3%	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	7,00	7,00	7,00	6,86	6,86	6,85	6,85	
Solisi Sospesi Totali	8,4%	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	16,00	15,80	15,50	15,20	15,00	14,80	14,60	
Efficienza energetica	10%	kWh di energia utilizzata nel terminal/mc di terminal	18,83	16,94	15,25	13,72	12,35	11,12	10,00	
Utilizzazione di fonti rinnovabili di energia(*)	14%	% kWh di energia prodotta da fonti rinnovabili/kWh di energia utilizzata dall'aeroporto	-	1,79%	4,55%	6,41%	9,98%	9,98%	9,98%	

LEGENDA: * valore "0" all'Anno Base - per avviare a "effetto leva" di tale indicatore, si è invertita l'unità di misurazione rispetto a quanto previsto dalle Linee Guida

Tutto quanto sopra premesso, in relazione agli elementi caratterizzanti la regolazione tariffaria applicata dall'ENAC per i CdP in deroga sottoscritti, si riporta di seguito un approfondimento sulle specificità dei singoli contratti.

Focus Contratto di Programma ENAC-SEA

Il CdP ENAC-SEA, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 30 aprile 2012, è stato il primo CdP in deroga sottoscritto. Ha quindi necessariamente costituito lo schema di riferimento per i contratti elaborati successivamente dall'ENAC per i sistemi aeroportuali di Roma e di Venezia.

La regolamentazione tariffaria predisposta per il CdP ENAC-SEA è stata trasposta in uno specifico Documento Tecnico allegato al contratto e approvato unitamente a quest'ultimo, con il medesimo DPCM.

Con tale Documento l'ENAC ha provveduto a disciplinare, nell'ambito delle deroghe autorizzate dalla legge 102/2009 e s.m.i., le modalità, valide per l'intera durata del rapporto concessorio, di definizione e di aggiornamento del sistema di tariffazione pluriennale applicabile agli scali di Malpensa e di Linate, la cui gestione è stata affidata per la durata di 40 anni, con scadenza al 2041, alla società SEA, ferma restando, per quanto non previsto dal Documento Tecnico di regolazione tariffaria, la disciplina di cui alla delibera CIPE 38/2007 e alle Linee Guida dell'ENAC.

Nell'individuazione delle modalità di definizione tariffaria e del relativo periodico aggiornamento, l'ENAC ha tenuto conto del particolare assetto operativo dei due scali milanesi che ha richiesto, per alcuni aspetti, valutazioni di sistema al fine di consentire un corretto presidio sia dello sviluppo del traffico tra i due scali in gestione alla società SEA che della più efficace programmabilità degli investimenti autofinanziati.

Va ricordato che nel 2001 sono entrate in piena operatività le infrastrutture e gli impianti della nuova Malpensa con conseguente redistribuzione del traffico tra i due aeroporti del sistema milanese avvenuta nei limiti dei voli consentiti sullo scalo di Linate.

Nella stessa annualità è stato perfezionato l'iter approvativo della nuova convenzione ENAC-SEA per la gestione degli scali milanesi disciplinante, tra l'altro, l'estensione della concessione fino al 2041.

Per tali considerazioni e in coerenza con quanto previsto dalla stessa direttiva 2009/12/CE, la peculiarità del contratto ENAC-SEA è stata l'elaborazione di tariffe di sistema Malpensa - Linate circoscritta per il primo periodo regolatorio ai soli servizi offerti al passeggero (diritto di imbarco passeggeri, corrispettivo per i controlli di sicurezza sul passeggero, sul bagaglio a mano e su quello stivato), mentre i diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero degli aeromobili sono rimasti definiti in misura differenziata in relazione alle caratteristiche specifiche e ai costi di ciascuno scalo.

La direttiva 2009/12/CE, in tema di sistemi di tariffazione comuni prevede che *"nel rispetto del Diritto Comunitario, gli Stati membri possono consentire ad un gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono*

la stessa città o agglomerato urbano".

In proposito si rappresenta che, nel caso di SEA, i due scali di Linate e Malpensa offrono servizi al passeggero effettivamente tra loro sostanzialmente omogenei.

Con l'occasione del CdP sottoscritto con la SEA è stata data attuazione a una razionalizzazione e semplificazione tariffaria, in particolare per servizi offerti al passeggero (trattamento bagagli, informativa al passeggero, informativa al pubblico, etc.), in precedenza oggetto di separata fatturazione.

Si riporta, da ultimo, un prospetto che sintetizza le principali fasi del procedimento amministrativo volto all'elaborazione e stipula del CdP.

Contratto di Programma ENAC-SEA

La società SEA ha presentato istanza per l'avvio dell'istruttoria finalizzata alla stipula del CdP, ai sensi del DL 78/2009, in data 8 marzo 2010.

Nel 2010, prima della procedura di consultazione specificamente riferita al CdP, SEA aveva già rappresentato ai Comitati Utenti di Malpensa e Linate un Piano quadriennale degli interventi 2010-2013, corredato da schede riportanti la descrizione dei singoli interventi, gli importi degli stessi e il crono-programma. Tale Piano era stato accompagnato dalle relative previsioni di traffico ed era stato presentato in apposita audizione ai Comitati Utenti e alle associazioni di categoria nell'estate 2010. All'esito di tali audizioni le associazioni avevano trasmesso osservazioni con richiesta di ulteriori interventi; le osservazioni di cui sopra sono poi state successivamente in buona parte recepite nell'ambito del Piano investimenti aggiornato dalla SEA per le finalità proprie del CdP.

Il **Piano degli investimenti, le Previsioni di traffico e il Piano della qualità e dell'ambiente** sono stati sottoposti a consultazione formale nel quadro della **procedura di pubblica audizione** prevista e disciplinata dalle Linee Guida, previa pubblicazione di tali documenti sul sito internet dell'ENAC, avvenuta il **14 gennaio 2011**, con richiesta agli utenti di far pervenire le proprie **osservazioni entro il 5 febbraio 2012**.

Il **Piano degli investimenti** comprende per singolo aeroporto:

- il **Documento Tecnico Pluriennale**, che riporta per ciascuna opera prevista una sintetica descrizione dell'intervento, dell'area interessata dai lavori e della fonte di finanziamento;
- la **Scheda A** che fornisce, su un arco temporale decennale, gli importi annui previsti per la realizzazione dei singoli interventi;
- la **Scheda A bis**, complementare alla Scheda A, che si focalizza sul quinquennio regolatorio;
- la **Scheda B** che fornisce il crono-programma dei singoli interventi nel quinquennio regolatorio sviluppati per singole fasi di progettazione, appalto, affidamento e fine lavori, collaudo ed entrata in esercizio;
- le **Schede C e D**, specifiche dei singoli interventi e di maggior dettaglio rispetto alle precedenti, sono finalizzate a descrivere e monitorare gli interventi in fase di attuazione durante il periodo regolatorio.

Il Piano degli investimenti è approvato dall'ENAC, previa verifica della sua coerenza con gli altri documenti di programmazione pluriennale concernenti l'aeroporto e in particolare con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan).

Le **Previsioni di traffico** illustrano l'evoluzione storica del traffico sugli scali del sistema aeroportuale, i criteri metodologici utilizzati per l'elaborazione delle stime di breve e medio periodo, le previsioni e le prospettive di sviluppo delle principali componenti di traffico nel periodo regolatorio, un quadro di previsione di traffico dettagliato per tipologia di vettore e per destinazione.

Il **Piano della qualità e dell'ambiente** riporta l'elenco degli indicatori analitici di tutela ambientale e di qualità dei servizi resi, come previsto dalla circolare ENAC APT 12 relativa alle Carte dei Servizi standard per gestori aeroportuali e vettori, con i relativi pesi e le modalità di rilevazione, nonché gli obiettivi che la società si impegna a conseguire per ciascun anno del periodo regolatorio.

I documenti sopra descritti sono stati poi ulteriormente illustrati durante la pubblica **audizione** che si è svolta a Milano l'**8 febbraio 2011**.

L'ENAC ha accordato agli utenti, come prassi, ulteriori 20 giorni, successivi alla data dell'audizione, per la presentazione di eventuali e conclusive valutazioni sugli argomenti oggetto di consultazione. Si specifica che, ancorché le Linee Guida prevedessero i termini sopra descritti per la presentazione delle osservazioni, ENAC e SEA hanno accolto la richiesta degli utenti di estendere detti termini, per poter presentare eventuali ulteriori osservazioni.

Il **1°** e il **16 marzo 2011** si sono tenute specifiche audizioni dedicate all'aviazione generale e al CdP relativamente all'area Linate Ovest.

È stata quindi avviata nuova consultazione sulle tariffe il 30 marzo 2011, avente a oggetto i seguenti documenti:

- illustrazione della **metodologia** utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali;
- **schede tariffarie** elaborate per singolo prodotto/servizio riportanti i costi all'Anno Base e la loro evoluzione negli anni del primo quinquennio;
- **simulazioni** con riferimento ai principali **aeromobili** commerciali a più frequente impiego sui singoli scali del sistema, così da consentire, lato vettore e lato passeggero, la verifica della variazione del costo ante e post CdP distinta per tipologia di volo/destinazione.

Come avvenuto nella prima fase di consultazione, anche tali documenti sono stati illustrati nell'ambito dell'**audizione** dell'**8 aprile 2011**, lasciando agli utenti ulteriori 20 giorni per richieste di chiarimenti e integrazioni informative utili alla formulazione delle osservazioni conclusive, ferma restando la disponibilità dell'ENAC a fornire ogni informazione e approfondimento aggiuntivo anche in incontri successivi. A questa consultazione si sono susseguiti incontri presso l'ENAC durante i quali sono stati forniti chiarimenti e supplementi di informativa sull'istruttoria in atto.

L'**8 giugno 2011** si è tenuta un'ulteriore **audizione** su specifici argomenti inerenti la dinamica tariffaria.

L'ENAC ha quindi trasmesso ai Ministeri competenti e alla Presidenza del Consiglio

dei ministri le risultanze della consultazione sulla regolamentazione tariffaria e sulla relativa dinamica, successivamente integrate con nota del **5 ottobre 2011** a seguito di osservazioni pervenute sia dai Ministeri, sia dagli utenti degli scali milanesi. Le osservazioni e le richieste degli utenti sono state pressoché interamente recepite nella versione definitiva del CdP. Al termine di questo lungo e articolato processo, nel cui ambito si è realizzato un aperto ed esauriente confronto dei punti di vista di tutte le parti interessate, il **23 settembre 2011** è stato stipulato il CdP ENAC-SEA.

Conformemente alla normativa di settore, e precisamente l'art. 17, comma 34 bis, del DL 78/2009, l'iter si è concluso con il necessario atto di approvazione del Governo: DPCM del 30 aprile 2012 che ha incluso anche il recepimento di specifiche prescrizioni richieste dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, contenute in un Atto aggiuntivo al CdP datato **18 gennaio 2012**.

Tutta la documentazione ufficiale relativa al CdP in deroga ENAC-SEA è stata pubblicata sui siti internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su quello dell'ENAC.

Focus Contratto di Programma ENAC-ADR

La specificità del complesso aeroportuale affidato alla società ADR, rende necessario considerare, per la corretta analisi delle deroghe a esso applicate, sia la portata straordinaria degli investimenti previsti dal Piano di sviluppo del sistema aeroportuale romano sia l'assetto gestionale e concessorio nel cui contesto tale sviluppo viene a innestarsi.

La realizzazione di Fiumicino Nord, che porterà al raddoppio della capacità attuale e la riqualifica di Ciampino per un impegno finanziario che a oggi si prevede superiore ai 12 miliardi di Euro entro il 2044, andrà a disegnare una nuova realtà aeroportuale rispetto a quella fondante sulla Convenzione originaria n. 2820 del 1974 e il cui sviluppo, fino al 2000, anno di conclusione dell'operazione di privatizzazione, non sarebbe stato possibile in assenza degli ingenti finanziamenti pubblici intervenuti nei vari anni, quali principalmente quelli riconducibili alla legge speciale 449/85.

Per un corretto approfondimento della questione, si ricorda come, con legge 449/85, finalizzata alla realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, nel breve-medio termine, il funzionamento dei sistemi intercontinentali di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, lo Stato abbia stanziato l'importo complessivo di 1.115 miliardi di Lire (pari a 575.849 milioni di Euro) così suddivise: 635 miliardi di Lire (327.950 milioni di Euro) per l'aeroporto di Fiumicino e 480 miliardi di Lire (247.899 milioni di Euro) per l'aeroporto di Malpensa.

È di tutta evidenza la dimensione dell'investimento che la concessionaria si impegna a realizzare (12 miliardi di Euro entro il 2044) che non ha precedenti nel settore, anche ove si considerino i vari finanziamenti pubblici.

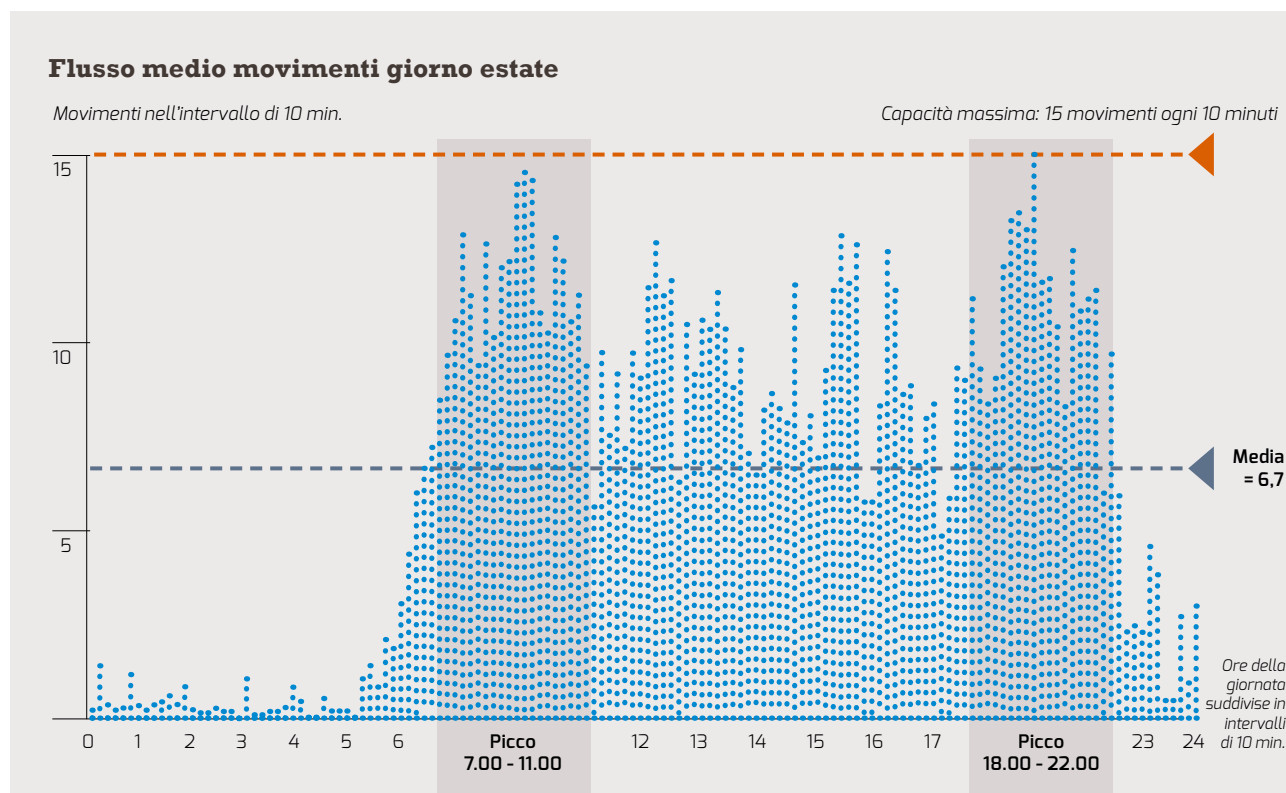
Per quanto attiene poi ai profili gestionali, ADR risulta oggi l'unica società di gestione, a livello nazionale, posseduta interamente da capitale privato e ancora l'unica ad aver ri-

scattato a titolo oneroso l'accesso alla concessione aeroportuale, cioè ad aver acquistato, in base a procedura a evidenza pubblica, il diritto d'uso dei beni e dei servizi aeroportuali. Occorre poi segnalare come l'istanza presentata dalla società ADR negli anni immediatamente successivi alla privatizzazione per la stipula del CdP, nel cui ambito avrebbe dovuto trovare riconoscimento anche il costo sostenuto per il riscatto del diritto d'uso dei beni aeroportuali, pubblici e privati, non ha trovato accoglimento da parte ministeriale in ragione, essenzialmente, dell'inesistenza, al tempo, di una disposizione normativa o regolamentare che consentisse tale riconoscimento; disposizione sopraggiunta poi solo nel 2007 con la delibera 38 adottata dal CIPE.

La Delibera ammette, nei casi in cui sia stato attuato un processo di privatizzazione, l'inserimento in tariffa dei costi per ammortamento e remunerazione delle opere pubbliche finanziate con contributi pubblici, se accordati prima dell'anno 2000, riscattate a titolo oneroso, nei limiti e alle condizioni indicate dalla stessa delibera.

Le tematiche sopra richiamate inerenti la portata eccezionale dei nuovi investimenti programmati sul sistema aeroportuale romano e gli oneri connessi all'operazione di privatizzazione, che fondano la propria maturazione negli atti e nelle condizioni proprie dell'operazione di dismissione della partecipazione pubblica, hanno richiesto e giustificato valutazioni speciali in merito alle deroghe da accordare per il sistema aeroportuale romano.

Tali valutazioni sono sollecitate, del resto, dal prioritario interesse pubblico all'adeguamento, con capitali privati, delle infrastrutture del primo scalo nazionale (avente capacità ricettiva giunta ormai a livello di saturazione in determinate fasce orarie come evidenziato dal grafico seguente) e che versa ormai in una situazione di evidente flessione degli standard di servizio reso all'utenza aeroportuale.



Rispetto ai CdP già licenziati dall'ENAC, sono stati previsti per ADR istituti innovativi nella regolamentazione tariffaria con l'obiettivo di rendere il modello regolatorio idoneo a garantire la stabilità tariffaria necessaria al gestore per portare avanti, con ricorso all'auto-finanziamento, il corposo programma degli investimenti.

Gli istituti innovativi, che di seguito vengono meglio descritti, intendono agire da incentivo nei confronti del gestore a investire nell'ammodernamento e nell'ampliamento degli aeroporti affidati in concessione e al perseguimento di una maggiore efficienza gestionale.

RICONOSCIMENTO DI UNA MAGGIORAZIONE DEL WEIGHTED AVERAGE COST OF CAPITAL (WACC) REALE PRE-TAX SUGLI INVESTIMENTI STRATEGICI

Nel CdP con la società ADR è stata prevista l'applicazione di un istituto nuovo per il settore del trasporto aereo, sebbene già sperimentato in altri settori pubblici soggetti a regolazione tariffaria da parte di altre Autorità (Autorità per l'energia elettrica e il gas - AEEG), consistente nel riconoscimento di una maggiorazione sul WACC ordinario per quelle opere da ritenersi strategiche allo sviluppo del sistema aeroportuale, in ragione dei benefici innegabili che ne deriveranno in termini di aumento di capacità aeroportuale con impatto significativo sul comfort per il passeggero e, più in generale, per l'utenza aeroportuale.

Peraltro, laddove si consideri l'ingente programma degli investimenti che ADR dovrà sostenere nei prossimi anni, con valori vicini a 1 miliardo di Euro nel primo periodo regolatorio (2012-2016) e che raggiungeranno i 12 miliardi di Euro allo scadere della concessione, appare evidente la necessità di facilitare l'accesso al mercato dei capitali.

È quindi stata prevista una maggiorazione del WACC pre-tax reale riconosciuto in sede istruttoria sul capitale investito in nuove opere con particolare valenza strategica per lo sviluppo della capacità aeroportuale e per la tutela ambientale. L'entità e il periodo di applicazione di tale maggiorazione sono individuati per singolo investimento ammesso al beneficio sulla base del livello di strategicità (alto, medio-alto e medio) riconosciuto dalle competenti strutture tecniche dell'ENAC, in linea con la prassi attualmente utilizzata in Italia in altri settori regolamentati, come gas ed elettricità. La maggiorazione del WACC sarà applicata, con le modalità di seguito indicate, a partire dall'entrata in esercizio delle nuove opere, ossia dal momento di effettivo utilizzo delle stesse da parte degli utenti:

- 1) +4% per l'80% della vita utile del cespite per investimenti a valenza strategica alta;
 - 2) +3% per il 60% della vita utile del cespite per investimenti a valenza strategica medio-alta;
 - 3) +2% per il 40% della vita utile del cespite per investimenti a valenza strategica media.
- Tale maggiorazione interesserà investimenti che ricadono nel solo settore regolamentato per un valore di 5 miliardi di Euro rispetto al totale di 12 miliardi di Euro di investimenti da realizzare entro il 2044. L'impatto di tali maggiorazioni sulla remunerazione pre-tax reale complessivamente riconosciuta al gestore è minima per il primo quinquennio di regolazione tariffaria (+0,04%) e oscilla nei successivi periodi regolatori tra l'1% e il 2%.

PROFIT SHARING: INCENTIVO ALL'EXTRA EFFICIENTAMENTO DEI COSTI OPERATIVI

Per incentivare l'impresa regolata a efficientare in misura maggiore rispetto a quanto inizialmente programmato in tutti gli anni del periodo tariffario, inclusi gli ultimi anni, è stato previsto che il 50% degli ulteriori efficientamenti realizzati nell'ultimo anno del periodo tariffario vengano riconosciuti nel periodo tariffario successivo.

In sostanza, qualora i costi operativi pertinenti le attività presenti all'Anno Base di ciascun sottoperiodo tariffario, risultino migliorativi e quindi inferiori, rispetto ai costi considerati ex ante dall'ENAC in sede programmatica, la società avrà dimostrato di aver gestito l'attività con un grado di efficienza superiore rispetto a quanto previsto all'atto della stipula del Contratto. Pertanto, parte del recupero di tale maggiore produttività sarà contabilizzata separatamente rispetto ai costi emergenti dalla contabilità analitica dell'Anno Base del successivo sottoperiodo tariffario e trattato, ai fini dello sviluppo della dinamica tariffaria di tale successivo sottoperiodo tariffario, al pari degli ulteriori costi ammessi.

La misura del profit sharing è pari al 50% di tale extra produttività ed è definita come differenza tra le spese operative previste ex ante nell'ultimo anno del sottoperiodo tariffario precedente, eventualmente rideterminate ex post 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.

La simmetria applicativa di tale meccanismo consente agli utenti di beneficiare nel periodo tariffario successivo di un 50% di un efficientamento che altrimenti non sarebbe stato conseguito dall'impresa regolata, e all'impresa regolata di usufruire del residuo 50% di tale extra efficientamento.

L'utenza beneficerà, pertanto, per costruzione di minori tariffe rispetto alle tariffe conseguibili in assenza di premio, perché il meccanismo incentivante del premio comporterà un ammontare, nel complesso, inferiore in termini di costi operativi.

Per evitare che l'ulteriore efficientamento dei costi operativi sia raggiunto a scapito degli obiettivi di qualità del servizio assegnati, è stata imposta la condizione del raggiungimento di tali obiettivi in media nel quinquennio tariffario di riferimento.

Pertanto, il premio sarà corrisposto solo se annualmente saranno raggiunti o superati i valori previsti dagli obiettivi analitici presenti nel piano.

Limitatamente al solo primo sottoperiodo tariffario sono inoltre state previste spese operative incrementalmente rispetto a quelle risultanti dalla contabilità analitica dell'Anno Base (2010), aggiornate fino all'anno di partenza del contratto, che la Società dovrà sostenere nel corso del sottoperiodo 2012-2016 per interventi mirati a recuperare il gap organizzativo e qualitativo dei servizi resi all'utenza presso lo scalo di Fiumicino. Le spese operative incrementalmente verranno riconosciute a fini tariffari attraverso il parametro V della formula del price cap nell'anno successivo a quello del loro previsto sostenimento (in analogia a quanto avviene per il parametro K legato ai nuovi investimenti) e verranno monitorati ogni anno al fine di assicurare il recupero delle sole spese effettivamente sostenute.

Una Work Load Unit è rappresentata da un passeggero o 100 kg di merci o posta.

MECCANISMO DI ALLOCAZIONE DEL RISCHIO TRAFFICO

In considerazione dell'entità dei volumi di traffico che interessano lo scalo romano di Fiumicino, l'Ente ha ritenuto di introdurre regole più stringenti sul rischio legato alla volatilità del traffico rispetto a quanto previsto nei CdP ordinari già sottoscritti. Il meccanismo di condivisione tra gestore aeroportuale e utenti dei rischi e dei benefici legati alla volatilità del traffico prevede che, nel caso in cui la variazione percentuale tra le Work Load Unit⁷ (WLU) complessive consuntivate nel quinquennio e quelle previste ex ante, sia:

- compresa entro un range del $\pm 5\%$: il rischio di traffico rimane in capo a ADR;
- positiva e superiore al 5%: il 50% dei maggiori ricavi percepiti da ADR e riferibili alle WLU eccedenti la soglia del +5% venga accantonato in un fondo destinato alla realizzazione degli investimenti programmati, a costo zero per l'utenza aeroportuale;
- negativa e inferiore al -5%: il 50% dei minori ricavi percepiti da ADR e riferibili alle WLU eccedenti la soglia del -5% venga recuperato in tariffa a valere sul successivo sottoperiodo tariffario.

È inoltre prevista la facoltà delle parti di chiedere la rimodulazione dei parametri tariffari nel caso in cui, in un singolo anno all'interno del sottoperiodo tariffario, la differenza percentuale tra le WLU consuntivate e quelle previste ex ante ecceda, in valore assoluto, il 6%. Nel prospetto seguente la sintesi delle principali fasi del procedimento amministrativo volto all'elaborazione e alla stipula del CdP.

Contratto di Programma ENAC-ADR

La società ADR ha presentato **istanza** per l'avvio dell'istruttoria finalizzata alla stipula del CdP, ai sensi del DL 78/2009, in data **9 marzo 2010**.

A valle della precitata istanza, ADR ha avviato una procedura di **selezione** internazionale per l'individuazione di un **consulente** per la definizione del Piano degli investimenti (anche Master Plan) e delle relative attività propedeutiche.

Il **25 gennaio 2011** ADR ha selezionato la società **URS/Scott Wilson**, primaria società nella fornitura di servizi di ingegneria, costruzione e tecnici e con una specifica competenza nel settore delle infrastrutture aeroportuali.

Nei mesi di **marzo-luglio 2011** si è svolta una **fase preliminare** di consultazione con gli utenti aeroportuali. In questo quadro e con l'ausilio di URS/Scott Wilson:

- sono stati predisposti **questionari** per gli utenti dell'aeroporto e per le relative associazioni, finalizzati ad acquisire un primo contributo informativo in merito all'attuale posizionamento sull'aeroporto, nonché sulle prospettive di sviluppo;
- si sono svolte **audizioni** con i principali vettori presenti sullo scalo nonché le relative associazioni.

Sulla base di tali elementi è stato quindi stilato un **dettagliato Piano degli investimenti e Previsioni di traffico** (con l'ausilio anche di URS/Scott Wilson e Changi Airport Group), poi sottoposto a consultazione formale nel quadro della **procedura di consultazione** definita dalle Linee Guida. Il **1° dicembre 2011** sono stati pubblicati sul sito

internet dell'ENAC i seguenti documenti: il Piano degli investimenti, le Previsioni di traffico e il Piano della qualità e dell'ambiente. È stato chiesto agli utenti di far pervenire le proprie **osservazioni entro il 10 gennaio 2012**, fase poi conclusa nel mese di marzo 2012, in particolare:

Il **Piano degli investimenti** comprende:

- il **Documento Tecnico Pluriennale**, che riporta per ciascuna opera prevista una sintetica descrizione dell'intervento, dell'area interessata dai lavori e della fonte di finanziamento;
- la **Scheda A** che fornisce, su un arco temporale decennale, gli importi annui previsti per la realizzazione dei singoli interventi;
- la **Scheda A bis**, complementare alla Scheda A che si focalizza sul quinquennio regolatorio;
- la **Scheda B**, che fornisce il crono-programma dei singoli interventi nel quinquennio regolatorio;
- le **Schede C e D**, specifiche dei singoli interventi e di maggior dettaglio rispetto alle precedenti, sono finalizzate a descrivere e monitorare gli interventi in fase di attuazione durante il primo quinquennio;
- un **Piano di Sistema**, relativo agli aeroporti della Capitale, elaborato con il supporto di Changi Airport Group.

Il Piano degli investimenti è approvato dall'ENAC, previa verifica della coerenza del Piano stesso con gli altri documenti di programmazione pluriennale concernenti l'aeroporto e, in particolare, con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan).

Le **Previsioni di traffico** del sistema aeroportuale della Capitale, in cui vengono illustrate: l'evoluzione storica del traffico sugli scali di Fiumicino e di Ciampino, i criteri metodologici utilizzati per l'elaborazione delle stime di breve e medio periodo, le previsioni e le prospettive di sviluppo delle principali componenti di traffico sullo scalo nel periodo regolatorio, un quadro di previsione di traffico dettagliato per tipologia di vettore e per destinazione.

Il **Piano della qualità e dell'ambiente** in cui sono riportati gli indicatori analitici di tutela ambientale e di qualità dei servizi resi, con i relativi pesi e le modalità di rilevazione, nonché gli obiettivi che la società si impegna a conseguire per ciascun anno del periodo regolatorio.

Tali documenti sono stati poi ulteriormente illustrati nel quadro di un'apposita **audizione** che ha avuto luogo il **13 dicembre 2011**.

Nonostante fosse stato previsto che tale fase di consultazione si sarebbe dovuta concludere entro 40 giorni dalla pubblicazione sul sito ENAC dei citati documenti, il dialogo con gli utenti si è protratto sino al **13 marzo 2012**. Per completezza, si segnala inoltre che, anche a valle di tale data, hanno avuto luogo incontri bilaterali gestori-utenti per la definizione del Piano degli investimenti (ad esempio l'incontro con **Sky Team** del **maggio 2012**).

È stata quindi avviata la consultazione sulle tariffe, conclusasi il 18 ottobre 2012.

Dopo aver anticipato con lettera del 25 luglio 2012 la data prevista per la relativa audizione, con nota del **29 agosto 2012** sono stati posti in consultazione:

- l'illustrazione dettagliata della **metodologia** utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali;
- le **schede tariffarie** elaborate per singolo prodotto/servizio riportanti i costi all'Anno Base e la loro evoluzione negli anni del primo quinquennio;
- le **simulazioni** con riferimento ai principali **aeromobili** commerciali a più frequente impiego, così da consentire, lato vettore e lato passeggero, di verificare la variazione del costo per determinate categorie di voli.

Come avvenuto nella prima fase di consultazione, anche tali documenti sono stati illustrati nell'ambito dell'**audizione** del **12 settembre 2012**. Gli utenti hanno quindi fornito le proprie osservazioni nei primi giorni di ottobre e la consultazione si è conclusa il 18 ottobre 2012.

Il **18 ottobre 2012** l'ENAC ha quindi trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze le risultanze della consultazione sulla regolamentazione tariffaria e sulla relativa dinamica.

Al termine di questo lungo e articolato processo, nel cui ambito si è realizzato un aperto ed esauriente confronto dei punti di vista di tutte le parti interessate, il **25 ottobre 2012** è stato stipulato il CdP ENAC-ADR.

Conformemente alla normativa di settore, e precisamente l'art. 17, comma 34 bis, del DL 78/2009, l'iter si è concluso con il necessario atto di approvazione del Governo: DPCM del 21 dicembre 2012 (con avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 28 dicembre 2012) che ha disposto specifiche prescrizioni di merito, poi recepite con atto aggiuntivo del **27 dicembre 2012**.

Tutta la documentazione ufficiale relativa al CdP in deroga ENAC-ADR è stata pubblicata sui siti internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su quello dell'ENAC.

Focus Contratto di Programma ENAC-SAVE

Nell'ambito delle deroghe autorizzate dalla già richiamata legge 102/2009 e s.m.i. l'ENAC ha provveduto, anche per il CdP ENAC-SAVE, a fissare le modalità, valide per l'intera durata del rapporto concessorio, di definizione e di aggiornamento del sistema di tariffazione pluriennale applicabile allo scalo di Venezia Tesserà, la cui gestione è stata affidata per la durata di 40 anni, con scadenza al 2041, alla società SAVE.

In proposito, in virtù del decreto 128/14 del 20 marzo 1987 (emesso dal Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero del Tesoro in applicazione della legge 24 dicembre 1986, n. 938) sono stati affidati a SAVE, in regime di concessione *"l'esercizio*

dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, nonché la realizzazione delle relative opere di ammodernamento e completamento".

Il 19 luglio 2001 l'ENAC e la SAVE hanno stipulato una convenzione per la disciplina dei rapporti conseguenti *"l'affidamento della concessione per l'esercizio e per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali dell'aeroporto Marco Polo di Venezia"*.

Si precisa inoltre che la SAVE dal 25 maggio 2005 è società quotata sul segmento ordinario Mercato Telematico Azionario (MTA), organizzato e gestito dalla Borsa Italiana Spa.

Nel CdP è stato considerato che il 2002 ha costituito anno di svolta per l'aeroporto di Venezia dovuto essenzialmente all'entrata in piena operatività della nuova aerostazione, realizzata interamente in autofinanziamento dal gestore, pur in assenza di uno strumento di regolazione tariffaria in applicazione della disciplina organica di settore adottata dal CIPE, con la delibera 86/2000, o di quella successivamente definita dallo stesso CIPE, con la delibera 38/2007, per quanto previsto dalla legge 248/05.

Si evidenzia come la società SAVE ha poi realizzato ingenti investimenti soprattutto in termini di ammodernamento e ampliamento del terminal passeggeri negli anni 2002-2004, investimenti che non hanno potuto trovare adeguata copertura tariffaria in quanto la prima ipotesi di CdP non si è poi perfezionata per l'intervenuto mutamento del quadro normativo e regolatorio di settore.

RICONOSCIMENTO DI UNA MAGGIORAZIONE DEL WACC REALE PRE-TAX SUGLI INVESTIMENTI STRATEGICI

Considerata la mole di investimenti già realizzati dal gestore in autofinanziamento e la necessità di incentivare la realizzazione di ulteriori interventi sullo scalo, per SAVE così come per ADR, è stata riconosciuta la possibilità per il gestore aeroportuale di ottenere una remunerazione incrementale (WACC incrementale) su alcuni nuovi futuri investimenti di carattere strategico, in aggiunta a quella del costo del capitale (WACC pre-tax reale) ordinariamente riconosciuto in sede istruttoria, in coerenza con la prassi adottata in Italia nelle gestioni di infrastrutture ad alta intensità di capitale e assoggettate a regolamentazione, quali distribuzione e trasmissione di elettricità e gas, stoccaggio di gas e rigassificazione di gas liquefatto.

Tale remunerazione aggiuntiva è stata concessa a titolo di incentivo all'investimento nelle infrastrutture ritenute necessarie per l'espansione della capacità, indispensabile per servire l'incremento atteso di domanda, per garantire l'aumento dei livelli di qualità del servizio e di sicurezza, nonché per favorire, più in generale, lo sviluppo del settore del trasporto aereo, e dunque in piena aderenza ai principi di cui al più volte citato art. 17, comma 34 bis del DL 78/2009.

Il rendimento addizionale sui nuovi investimenti che saranno realizzati dalla società SAVE da sommare al WACC ordinario sarà pertanto applicato nel rispetto dei

seguenti criteri:

- maggiorazione di 2 punti percentuali con durata di applicazione pari al 40% della vita utile degli asset nel caso di investimenti con rilevanza strategica medio-alta;
- maggiorazione di 3 punti percentuali con durata di applicazione pari al 60% della vita utile degli asset nel caso di investimenti con rilevanza strategica alta.

Nello specifico, tali interventi riguardano: l'ampliamento del terminal lato nord e dell'interchange, ossia il collegamento stazione/terminal/sub lagunare. Il primo investimento garantirà un maggior comfort e una maggiore fruibilità degli spazi a disposizione dei passeggeri, tenuto conto della valenza strategica dell'aeroporto di Venezia come gate intercontinentale. Il programmato ampliamento del terminal consentirà l'adeguamento degli spazi all'incremento del futuro traffico passeggeri. L'edificio interchange è l'elemento chiave di integrazione degli spostamenti dei passeggeri all'interno del sedime aeroportuale e collega tutte le diverse modalità di trasporto: la stazione, il terminal aeroportuale, la metropolitana sub lagunare, la viabilità auto e bus, il people mover. Il percorso è organizzato con flussi chiari e riconoscibili ed è caratterizzato dalla qualità dello spazio e dell'ambiente, nonché dalla disposizione delle funzioni di servizio e commerciali distribuite su tutta la lunghezza.

MECCANISMO DI ALLOCAZIONE DEL RISCHIO DI TRAFFICO

Anche nel caso di SAVE, l'ENAC ha introdotto regole più stringenti sul rischio legato alla volatilità del traffico rispetto a quanto previsto nei CdP ordinari stipulati. In particolare, 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 di traffico per lo stesso sottoperiodo tariffario, dovesse risultare:

- a) inclusa nel range $\pm 5\%$ della variazione cumulata delle WLU prevista a tale data: allora 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 e accantonato in un apposito 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.

Nel caso di scostamenti annui delle WLU consuntivate superiori al $\pm 6\%$, 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.

Per quanto attiene da ultimo lo svolgimento dell'iter istruttorio, si riporta un prospetto di sintesi.

Contratto di Programma ENAC-SAVE

La società SAVE ha presentato istanza per l'avvio dell'istruttoria finalizzata alla stipula del CdP, ai sensi del DL 78/09, in data 18 novembre 2010.

Il **Piano degli investimenti**, le **Previsioni di traffico** e il **Piano della qualità e dell'ambiente** sono stati sottoposti a consultazione formale nel quadro della **procedura di consultazione** definita dalle Linee Guida. Il **1° giugno 2011** l'ENAC ha trasmesso al Comitato Utenti aeroportuali e a tutti i soggetti interessati dal procedimento la convocazione per l'apertura delle consultazioni sul Piano degli investimenti (Schede A, A bis, B, C e D), sul Piano della qualità e dell'ambiente e sulle previsioni di traffico e ha pubblicato sul proprio sito internet tutta la documentazione utile. È stato chiesto agli utenti di far pervenire le proprie osservazioni entro il decimo giorno successivo al 1° giugno 2011, data di apertura delle consultazioni.

Tali documenti sono stati dettagliatamente illustrati nel corso di un'apposita audizione tenutasi il **13 giugno 2011** presso lo scalo di Venezia Tesserà.

Tutti i documenti citati sono stati ampiamente descritti e illustrati dalla società. In occasione di tale consultazione l'utenza aeroportuale ha avuto la possibilità di interloquire con i rappresentanti della società di gestione rappresentando criticità e preoccupazioni e proponendo anche alcuni suggerimenti di carattere strettamente operativo che la società si è resa disponibile a prendere in considerazione, compatibilmente con la realtà aeroportuale.

L'ENAC, in occasione della consultazione, ha inoltre ribadito che sia i propri uffici che quelli della società di gestione sarebbero stati disponibili, per tutti gli utenti aeroportuali, nel caso di necessità di ulteriori chiarimenti e informazioni supplementari e integrative anche successivamente ai 20 giorni fissati per la chiusura di questa prima fase della consultazione.

L'ENAC, unitamente alla SAVE, ha poi provveduto a fornire puntuali risposte a tutte le osservazioni/chiarimenti formulati dall'utenza aeroportuale a valle della prima consultazione. È stata quindi avviata il **19 luglio 2011** la consultazione sulle tariffe avente a oggetto la metodologia di definizione dei diritti secondo i principi e i criteri del CdP in deroga, le risultanze della nuova struttura tariffaria e alcune simulazioni di impatto tariffario a volo, sviluppate tenendo conto di alcune tipologie di aeromobile sulle tratte più rappresentative per lo scalo di Venezia Tesserà. Tali documenti sono stati illustrati il **29 luglio 2011** quando si è tenuta presso l'aeroporto di Venezia la seconda consultazione con il Comitato Utenti aeroportuali. Durante l'audizione, l'utenza ha avuto l'opportunità di chiedere alcuni chiarimenti che sono stati prontamente ed esaurientemente forniti dalla società.

L'ENAC, unitamente alla SAVE, ha successivamente provveduto a fornire puntuali risposte a tutte le osservazioni/chiarimenti formulati dall'utenza aeroportuale a valle della seconda consultazione.

Il **21 ottobre 2011** l'ENAC ha poi provveduto a inviare tutta la documentazione relativa al contratto in oggetto ai Ministeri competenti e alla Presidenza del Consiglio dei

ministri per i successivi adempimenti di competenza.

A seguito delle interlocuzioni avvenute con i Ministeri vigilanti, e tenuti in debito conto i rilievi formulati dall'utenza aeroportuale in sede di consultazione, l'ENAC ha provveduto a rimodulare la proposta tariffaria precedentemente approvata e presentata all'utenza aeroportuale, riducendo significativamente l'importo dei corrispettivi aeroportuali nel periodo di vigenza contrattuale.

È al termine di questo processo che il **26 ottobre 2012** è stato stipulato il CdP ENAC-SAVE. Con **DPCM del 28 dicembre 2012** è stato approvato, con prescrizioni, il CdP in deroga ENAC-SAVE. Nella stessa data, le parti hanno siglato l'atto aggiuntivo con il quale il contratto è stato conformato alle prescrizioni previste dal DPCM.

La società ha informato l'utenza aeroportuale in merito agli aggiornamenti subiti dal CdP a seguito delle indicazioni/osservazioni formulate, trasmettendo, unitamente a dettagliate relazioni informative, anche le schede tariffarie aggiornate nonché le simulazioni di impatto tariffario a volo degli aeromobili.

Il **31 dicembre 2012** è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 303 il comunicato relativo all'approvazione del CdP in deroga ENAC-SAVE.

Tutta la documentazione ufficiale relativa al Contratto di Programma in deroga ENAC-SAVE è stata pubblicata sui siti internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su quello dell'ENAC.

Conclusioni

Si ribadisce come la legge 102/2009 si sia inserita nell'ambito di un'approfondita riflessione avviata da tempo dal legislatore nazionale, tesa a dare risposta a talune fondamentali esigenze di politica infrastrutturale con l'obiettivo di portare urgentemente a soluzione tale problematica.

L'entrata in vigore dei CdP in deroga sin qui descritti consentirà, infatti, l'auspicato rilancio degli ingenti investimenti necessari al settore aeroportuale italiano, con particolare riguardo ai grandi sistemi nazionali che scontano a oggi un ritardo rispetto alle necessità di adeguamento e sviluppo infrastrutturale con ripercussioni negative anche in termini di qualità del servizio offerto all'utenza.

Tale processo di ammodernamento, in coerenza con le finalità della normativa che ha autorizzato l'ENAC a stipulare CdP in deroga, si compirà mediante il ricorso - da parte del gestore - a capitali di mercato, con effetti positivi sulla finanza pubblica che in tal modo viene affrancata dagli oneri di manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture.

Il recupero del gap infrastrutturale dei grandi sistemi nazionali rappresenta dunque l'ossatura strategica su cui fondare lo sviluppo del settore aeroportuale in attuazione di quanto contenuto nell'atto di indirizzo del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

LA TRASPARENZA DELLE TARIFFE NEL BIGLIETTO AEREO

L'International Civil Aviation Organization (ICAO) nell'ultimo aggiornamento del suo documento 8632 del novembre 2009 - Icao's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport - stabilisce, nelle premesse, che *"qualsiasi prelievo sul trasporto aereo internazionale dovrebbe essere giusto, equo, trasparente e non discriminatorio nel suo intento e nella sua applicazione nei confronti di altre modalità di trasporto internazionale, e dovrebbe, inoltre, tenere in debita considerazione il contributo dell'aviazione civile al turismo e alla crescita economica"*.

Allo stesso tempo l'ICAO opera una distinzione ben precisa tra corrispettivi o tariffe (charges) e tasse, dal momento che le tariffe sono fissate a copertura dei costi riferiti alla messa a disposizione di infrastrutture e di servizi a favore dell'utenza dell'aviazione civile, mentre le tasse costituiscono un prelievo concepito per aumentare le entrate nazionali o quelle delle amministrazioni locali che vengono applicate per finalità non strettamente aviation.

Il documento ICAO sottolinea come le tasse, in tale contesto, possono, tuttavia, rappresentare una minaccia per lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo internazionale, dal momento che possono anche avere un effetto depressivo o addirittura dirottare il traffico verso altre modalità di trasporto. L'effettivo impatto negativo della tassazione sull'economia può superare i benefici delle entrate che genera e può anche determinare, in termini economici complessivi, una riduzione delle entrate derivanti dall'imposizione fiscale.

Nelle sue dichiarazioni agli Stati contraenti in materia di tassazione sugli aeroporti e i servizi di navigazione aerea (documento ICAO 9082 edizione 2012), il Consiglio dell'ICAO ha emesso due importanti raccomandazioni in materia di tassazione:

1. gli Stati dovrebbero imporre tasse solo per i servizi e le funzioni che sono strettamente necessarie per il settore dell'aviazione civile internazionale;

- 
2. gli Stati non dovrebbero imporre tasse che possano creare discriminazione a svantaggio dell'aviazione civile internazionale rispetto ad altre modalità di trasporto internazionale. Laddove sono applicati oneri imposti per servizi e funzioni che non sono strettamente necessari per l'aviazione civile internazionale, questi ultimi sono in effetti da considerarsi vere e proprie tasse e sono di competenza della risoluzione ICAO 8632 edizione 2009.

Nel documento preparato dal Segretariato ICAO (WP/10) "Taxation of International Air Transport" e presentato alla 6ª conferenza mondiale del trasporto aereo (ATConf/6) - svoltasi a Montreal dal 17 al 22 marzo 2013 - si pone in evidenza la proliferazione della tassazione nel corso degli ultimi dieci anni. In alcuni Stati europei, le tasse sui passeggeri del trasporto aereo, non presenti, invece, per altre modalità di trasporto internazionale, sono state introdotte con nomi diversi, come ad esempio air passenger duty, air transportation tax, air travel tax, etc. Si va da un valore medio di \$ 4 a \$ 260. Altre imposte per finalità che esulano dal trasporto aereo, quali ad esempio tasse di solidarietà o tasse per combattere diversi tipi di malattie sono state introdotte in circa 12 Stati. Secondo l'ICAO queste imposte di solidarietà costituiscono chiaramente una discriminazione nei confronti del trasporto aereo, in quanto, applicate a un solo settore, finiscono per alterare la competitività del trasporto aereo rispetto alle altre modalità di trasporto. L'ICAO ha infatti proposto nel proprio documento una disposizione opzionale di regolamentazione - da includere negli accordi bilaterali (Air Service Agreement - ASA) - concernente la vendita e l'utilizzo del trasporto aereo internazionale al fine di ridurre il carico delle imposte ed eliminare le tasse. Pertanto, si propone di modificare il template degli accordi (Template of Air Service Agreement - TASA) sulla tassazione per portare all'interno del regime regolatorio internazionale una disposizione delle politiche ICAO in materia di tassazione, concernente l'esenzione, la riduzione e l'eliminazione delle tasse sul traffico aereo. Il nuovo testo proposto dall'ICAO è il seguente: *"Ciascuna parte si impegna a ridurre nella massima misura possibile e a pianificare azioni per eliminare quanto prima - quando consentito dalle proprie condizioni economiche - tutte le forme di tassazione sulla vendita o l'utilizzo del trasporto aereo internazionale, tra cui le imposte per i servizi che non sono necessarie per l'aviazione civile internazionale o che possono creare discriminazioni a suo danno"*.

Questa disposizione dovrebbe tener conto del fatto che l'imposizione di tasse sulla vendita o l'uso del trasporto aereo internazionale, non solo aumenta il costo del viaggio aereo, ma crea anche costi e disagi per gli utenti, nonché problemi per gli aeroporti.

Anche in occasione del Simposio tenutosi all'ICAO in vista della 6ª Conferenza mondiale sul trasporto aereo di marzo 2013 è stato evidenziato come la tassazione costituisca un effettivo ostacolo allo sviluppo e alla crescita del trasporto aereo, soprattutto allorquando questi prelievi fiscali non ritornano, sotto qualche forma, al settore medesimo.

Il regolamento (CE) 1008/2008 "recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei della Comunità", fissa alcuni principi in materia di trasporto aereo e di tariffe. In particolare l'articolo 22 intitolato "Libertà in materia di tariffe" stabilisce che: *"I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari"*.

E il successivo articolo 23 intitolato "Informazione e non discriminazione" aggiunge che: *"Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione"*.

La normativa comunitaria prevede che la tariffa sia all inclusive e che le singole voci che la compongono siano specificate (breakdown of the price), almeno per quel che riguarda *"i seguenti elementi"*:

- a) tariffa aerea passeggeri o merci;
- b) tasse;
- c) diritti aeroportuali; e
- d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti, dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci".

Infine all'articolo 24 intitolato "Sanzioni" stabilisce che: *"Gli Stati membri garantiscono l'osservanza delle norme fissate nel presente capo e prescrivono le sanzioni per le loro violazioni. Dette sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive"*.

Il regolamento, dunque, impone la massima trasparenza anche per i supplementi di prezzo opzionali, come ad esempio l'assicurazione di viaggio o le tariffe supplemento bagagli, che devono essere comunicati in modo chiaro e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione (tramite agenzia di viaggio, sito internet o altro canale di prenotazione).

L'inclusione di questi supplementi nella tariffa aerea deve avvenire con l'espresso consenso dell'interessato (opt-in) e non può essere inserita in maniera automatica dal venditore (opt-out).

Per quanto riguarda le condizioni applicabili alle tariffe, è necessario che gli elementi più importanti di queste condizioni siano facilmente visibili e accessibili al consumatore, che deve avere la possibilità di cambiare o cancellare il biglietto dopo la prenotazione.

La legge 2 aprile 2007, n. 40 (cosiddetto pacchetto Bersani), che in ambito nazionale ha introdotto la trasparenza delle tariffe, all'art. 3 cita: *"al fine di favorire la concorrenza e la trasparenza delle tariffe aeree, di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza sugli effettivi costi del servizio, nonché di facilitare il confronto tra le offerte presenti sul mercato"* ha espressamente vietato *"le offerte*

e i messaggi pubblicitari di voli aerei recanti l'indicazione del prezzo al netto di spese, tasse e altri oneri aggiuntivi, ovvero riferiti a una singola tratta di andata e ritorno, a un numero limitato di titoli di viaggio o a periodi di tempo delimitati o a modalità di prenotazione, se non chiaramente indicati nell'offerta".

I messaggi che non rispettano queste indicazioni sono considerati pubblicità ingannevole sanzionabile dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ai sensi dell'art. 27 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (così come modificato dal decreto legislativo 2 agosto 2007, n. 146 art. 1) con una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 Euro a 500.000 Euro.

Al momento dell'acquisto, l'utente del servizio di trasporto aereo deve quindi essere messo nelle condizioni di poter individuare il prezzo del servizio che in quel momento si appresta a richiedere, sia nella chiara esposizione del prezzo finale da corrispondere che degli elementi essenziali di cui tale prezzo del biglietto si compone, ovvero:

- tariffa aerea passeggeri o merci, denominata **fare**;
- tasse (addizionale comunale e ministeriale) **HB**;
- imposta sul valore aggiunto calcolata sui diritti aeroportuali **FN**;
- diritti aeroportuali (diritto di imbarco **IT**, tariffa ministeriale per i controlli di sicurezza sul bagaglio da stiva **EX**, integrazione al diritto di imbarco per i controlli di sicurezza sui passeggeri e sul bagaglio a mano **VT**, diritto per l'assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta **MJ**);
- altri diritti, tasse o supplementi quali ad esempio il sovrapprezzo carburante (fuel surcharge) **YQ** e la commissione per il servizio di vendita del biglietto **YR**.

È da notare come in merito ai supplementi (quali YQ e YR), il regolamento comunitario, sempre all'articolo 2, precisa che *"i supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato (opt-in)".*

ANALISI DELLE COMPONENTI DEL PREZZO DI VENDITA DEL BIGLIETTO AEREO

Le componenti del prezzo di vendita del biglietto aereo sono numerose e di diversa natura. La quota di prezzo spettante al vettore aereo quale corrispettivo per la fornitura del servizio di trasporto, la cosiddetta 'fare', può assumere un'incidenza percentuale sul prezzo di vendita estremamente variabile. Essa, infatti, può dipendere da fattori interni alla società di trasporto quali l'efficienza dei processi, il contenimento dei costi o le politiche di commercializzazione.

Ad essa, poi, si possono eventualmente aggiungere altre componenti di costo quali il sovrapprezzo carburante YQ o la commissione per il servizio di vendita del biglietto YR, per i quali valgono le stesse considerazioni fatte per la 'fare'.

La YQ nasce come fuel surcharge, ossia come sovrapprezzo carburante a copertura dei maggiori costi sostenuti dalle compagnie aeree per effetto delle oscillazioni di

prezzo del petrolio. È una componente rilevante del prezzo finale pagato dai passeggeri ed è applicata indistintamente da tutti i principali vettori nazionali, comunitari e internazionali con l'unica eccezione di Ryanair. L'utilizzo del termine surcharge dovrebbe far riferimento a un prezzo-base poiché, diversamente, chiunque potrebbe speculare su questa componente di costo, soprattutto quelle compagnie aeree che stipulano vantaggiosi contratti annuali (anche strumenti derivati) con i fornitori di carburanti per coprirsi dalle repentine fluttuazioni di mercato riguardanti il costo del petrolio.

Alla 'fare' si aggiungono, poi, i diritti aeroportuali che, in qualità di corrispettivi per i diversi servizi prestati agli utenti del trasporto aereo (passeggeri e vettori), hanno una correlazione con i costi che i gestori aeroportuali sostengono per assicurare detti servizi.

Questi ultimi sono i diritti e i corrispettivi che, pagati direttamente dai passeggeri e/o dalle compagnie aeree, costituiscono entrate per le società di gestione aeroportuale a fronte dei costi sostenuti da queste ultime per la messa a disposizione di beni e servizi in ambito aeroportuale sia lato land side che air side in tutti i casi in cui i gestori abbiano sottoscritto un Contratto di Programma con l'ENAC.

Infine, troviamo gli elementi fissi, ovvero indipendenti dalle azioni delle compagnie aeree e/o dall'autorità di regolamentazione delle tariffe, quali, appunto, le tasse. Sotto tale voce ricadono, in particolare, le cosiddette addizionali comunali le quali furono introdotte, per la prima volta in Italia con la legge 24 dicembre 2003 n. 350 (art. 2, comma 11), che istituiva *"l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili"*.

L'addizionale, pari ad 1 euro per passeggero imbarcato, è versata all'entrata del bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione - per la parte eccedente 30 milioni di euro - in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'interno e ripartito sulla base del rispettivo traffico aeroportuale secondo i seguenti criteri:

- a) il 20 (successivamente modificato in 40) per cento del totale a favore dei Comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti secondo la media delle seguenti percentuali: percentuale di superficie del territorio comunale inglobata nel recinto aeroportuale sul totale del sedime; percentuale della superficie totale del comune nel limite massimo di 100 chilometri quadrati;*
- b) l'80 (successivamente modificato in 60) per cento del totale per il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie, al fine di pervenire ad efficaci misure di tutela dell'incolumità delle persone e delle strutture".*

Queste addizionali sono pagate dal passeggero nel momento in cui acquista il biglietto, vengono incassate dal vettore aereo che, con cadenza periodica, le versa al gestore aeroportuale, il quale, a sua volta, le riversa all'Erario.

La legge del 31 marzo 2005, n. 43, all'articolo 6 quater ha stabilito l'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di 1 Euro a passeggero imbarcato.

“Tale incremento dell'addizionale è destinato ad alimentare il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo, costituito ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291. Le maggiori entrate derivanti dall'incremento dell'addizionale sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali ai fini del loro trasferimento al Fondo speciale”.

Nel frattempo la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria 2007), all'articolo 1, comma 1328 disponeva che *“al fine di ridurre il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti, l'addizionale sui diritti d'imbarco sugli aeromobili, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successive modificazioni, è incrementata a decorrere dall'anno 2007 di 50 centesimi di euro a passeggero imbarcato”.*

L'articolo 6 quater, comma 2, del decreto legge 28 agosto 2008, n. 134, convertito, con modificazioni, nella legge 27 ottobre 2008, n. 166 ha successivamente decretato, a partire dall'anno 2009, l'incremento da 1 Euro a passeggero a 3 Euro a passeggero dell'addizionale comunale di cui alla legge 31 marzo 2005, n. 43, disponendo che *“le maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale, disposto dal comma 2, sono versate dai soggetti tenuti alla riscossione direttamente su una contabilità speciale aperta presso la Tesoreria centrale dello Stato gestita dall'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) e intestata al Fondo speciale di cui al comma 2. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) provvede a comunicare semestralmente al Fondo di cui al comma 2 il numero dei passeggeri registrati all'imbarco dagli scali nazionali nel semestre precedente, suddiviso tra utenti di voli nazionali ed internazionali per singolo aeroporto”.*

Da ultimo, l'articolo 75 della legge 28 giugno 2012, n. 92 ha stabilito l'ulteriore incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri sugli aeromobili di 2 Euro a passeggero imbarcato a decorrere dal 1° luglio 2013.

Riepilogando, l'ammontare complessivo delle addizionali destinate all'INPS per alimentare il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo è pari a 5 Euro a passeggero imbarcato. A questa si aggiungono i 50 centesimi di addizionale comunale che vanno ad alimentare il Fondo antincendi negli aeroporti e un ulteriore Euro che alimenta il Fondo istituito presso il Ministero dell'Interno e ripartito sulla base del rispettivo traffico aeroportuale a favore dei Comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti. Pertanto, le addizionali comunali a carico del passeggero in partenza dagli scali italiani ammonterà, a partire dal prossimo 1° luglio 2013, a 6,50 Euro.

A ciò si aggiunga, inoltre, che dal 1° gennaio 2011, è stata istituita da Roma Capitale un'addizionale commissariale sui diritti di imbarco passeggeri in partenza dagli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino nella misura di 1 Euro a passeggero imbarcato.

Addizionali comunali e commissariali

CAPITOLO D'ENTRATA	RIFERIMENTO LEGISLATIVO	CENTRO DI RESPONSABILITÀ	DESCRIZIONE	ANNO DI ENTRATA IN VIGORE	IMPORTO	BENEFICIARIO
3545 Capo X	Art. 2 comma 11 legge 24 dicembre 2003 n. 350 e successive modificazioni	Ministero dell'economia e delle finanze	Versamento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri e merci sugli aeromobili da assegnare ad apposito Fondo costituito presso il Ministero dell'interno	1° gennaio 2004	€ 1,00/pax originante	Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani (ANCAI)
3544 Capo X	Legge 27 dicembre 2006, n. 296 - art. 1 comma 1328 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007) pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 27 dicembre 2006, n. 299, S.O.	Ministero dell'economia e delle finanze	Versamento dell'incremento di 50 centesimi di Euro dell'addizionale sui diritti di imbarco sugli aeromobili finalizzato alla riduzione del costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti	1° gennaio 2007	€ 0,50/pax originante	Ministero dell'Interno - Vigili del Fuoco - Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile
Contabilità speciale n. 5236 presso la Tesoreria Provinciale di Roma	Art. 6 quater legge del 31 marzo 2005 n. 43. Art. 1 ter del decreto legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291 di cui all'art. 2 comma 11 legge 24 dicembre 2003 n. 350 e successive modificazioni. Art. 2, comma 5 bis del DL 134/2008 convertito nella legge 166/2008. Legge 28 giugno 2012 n. 92, art. 48, 49, 75 che ha previsto a decorrere dal 1° luglio 2013 un incremento di 2 Euro a passeggero	Ministero dell'economia e delle finanze	Versamento dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco sugli aeromobili, da destinare al Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo	1° aprile 2005 28 ottobre 2008 1° luglio 2013	€ 1,00/pax originante + € 2,00/pax originante + € 2,00/pax originante = totale € 5,00/pax originante dal 1° luglio 2013	INPS - Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
Contabilità speciale aperta dal Commissario Straordinario presso la Tesoreria Provinciale di Roma	DL 31 maggio 2010, n. 78	Roma Capitale	Addizionale commissariale sui diritti di imbarco passeggeri sugli aeromobili in partenza dagli aeroporti della città di Roma (Fiumicino e Ciampino) nella misura di 1 Euro a passeggero in partenza	1° gennaio 2011	€ 1,00/pax originante	Roma Capitale

1° e 2° esempio di composizione del costo di un biglietto aereo ROMA FCO - CATANIA

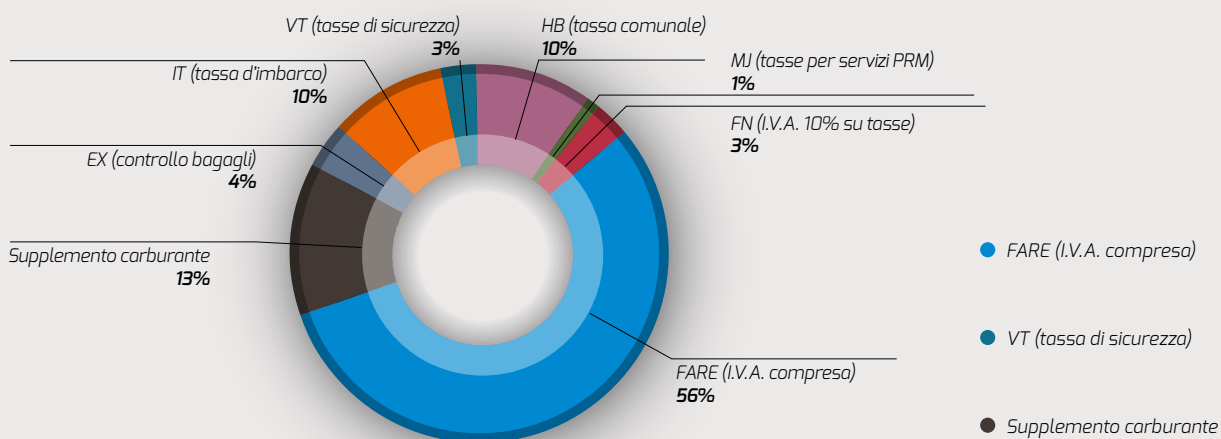
Vettore low cost

FARE (I.V.A. compresa)	€ 30,80
Supplemento carburante	€ 7,00
TASSE E SPESE	
EX (controllo bagagli)	€ 2,05
IT (tassa d'imbarco)	€ 5,35
VT (tassa di sicurezza)	€ 1,81
HB (tassa comunale)	€ 5,50
MJ (tassa per servizi PRM)	€ 0,91
FN (I.V.A. 10% su tasse)	€ 1,56
Totale	€ 54,98

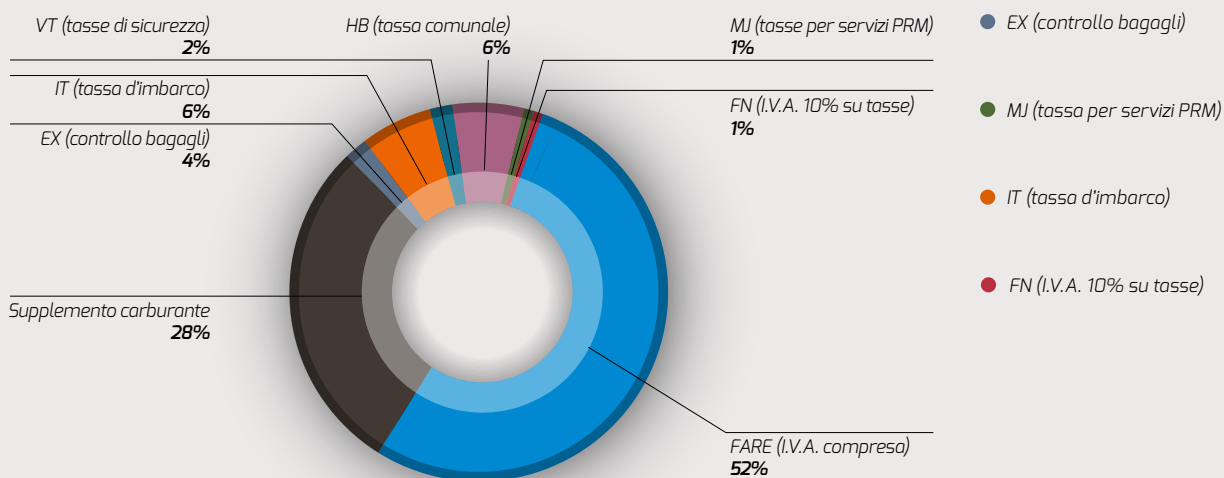
Vettore tradizionale

FARE (I.V.A. compresa)	€ 45,00
Supplemento carburante	€ 25,00
TASSE E SPESE	
EX (controllo bagagli)	€ 2,05
IT (tassa d'imbarco)	€ 5,35
VT (tassa di sicurezza)	€ 1,81
HB (tassa comunale)	€ 5,50
MJ (tassa per servizi PRM)	€ 0,91
FN (I.V.A. 10% su tasse)	€ 1,56
Totale	€ 87,18

Vettore low cost



Vettore tradizionale



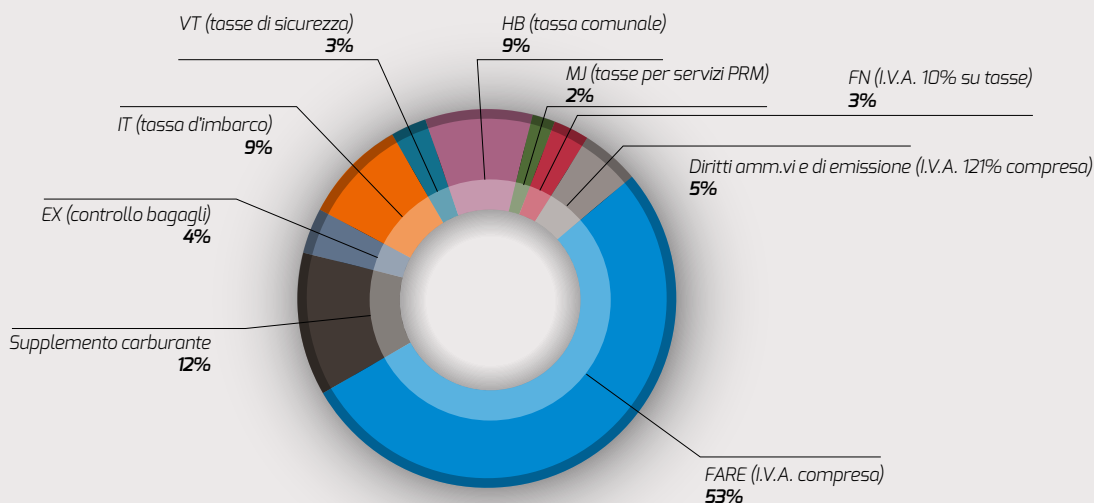
Per la tratta Roma Fiumicino-Catania, si evince come sul biglietto acquistato con un vettore tradizionale il costo pagato dal passeggero per le addizionali comunali, pari a 5,50 Euro, rappresenti circa il 6% del costo complessivo del biglietto aereo di 87,18 Euro. Se poi a questo si aggiunge anche il costo del sovrapprezzo carburante, pari a 25 Euro si arriva a un'incidenza complessiva addirittura del 34% sul prezzo finale del biglietto.

3° esempio di composizione del costo di un biglietto aereo ROMA FCO - TORINO

Vettore tradizionale

FARE (I.V.A. compresa)	€ 31,00
Supplemento carburante	€ 7,00
TASSE E SPESE	
EX (controllo bagagli)	€ 2,05
IT (tassa d'imbarco)	€ 5,50
VT (tassa di sicurezza)	€ 1,81
HB (tassa comunale)	€ 5,50
MJ (tassa per servizi PRM)	€ 0,91
FN (I.V.A. 10% su tasse)	€ 1,58
Diritti amm.vi e di emissione (I.V.A. 21% compresa)	€ 3,00
Totale	€ 58,35

- FARE (I.V.A. compresa)
- VT (tassa di sicurezza)
- Supplemento carburante
- HB (tassa comunale)
- EX (controllo bagagli)
- MJ (tassa per servizi PRM)
- IT (tassa d'imbarco)
- FN (I.V.A. 10% su tasse)
- Diritti amm.vi e di emissione (I.V.A. 21% compresa)



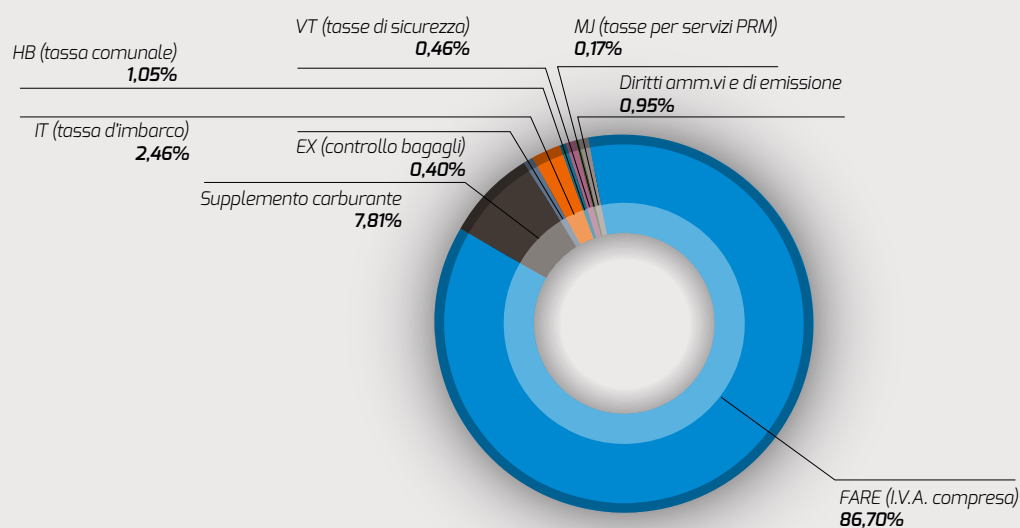
Sulla tratta Roma Fiumicino-Torino, le addizionali comunali incidono per il 9% sul costo complessivo del biglietto aereo di 58,35 Euro. Se a tale importo si aggiunge il costo del sovrapprezzo carburante, pari a 7 Euro, si arriva a un'incidenza complessiva addirittura del 21% sul prezzo finale del biglietto.

4° esempio di composizione del costo di un biglietto aereo ROMA FCO - FRANCOFORTE

Vettore tradizionale

FARE (I.V.A. compresa)	€ 455,00
Supplemento carburante	€ 41,00
TASSE E SPESE	
EX (controllo bagagli)	€ 2,06
IT (tassa d'imbarco)	€ 12,92
VT (tassa di sicurezza)	€ 2,44
HB (tassa comunale)	€ 5,50
MJ (tassa per servizi PRM)	€ 0,89
Diritti amm.vi e di emissione	€ 5,00
Totale	€ 524,81

- FARE (I.V.A. compresa)
- VT (tassa di sicurezza)
- Supplemento carburante
- HB (tassa comunale)
- EX (controllo bagagli)
- MJ (tassa per servizi PRM)
- IT (tassa d'imbarco)
- Diritti amm.vi e di emissione



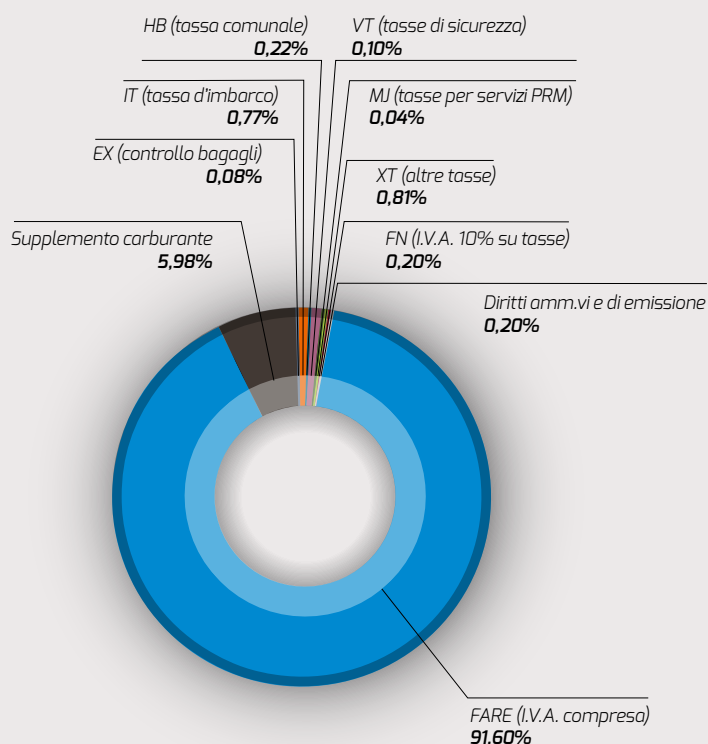
Sulla tratta Roma Fiumicino - Francoforte, le addizionali comunali incidono solo per l'1% sul costo complessivo del biglietto aereo. Se, tuttavia, a tale importo si aggiunge il costo del sovrapprezzo carburante, pari a 41 Euro si arriva a un'incidenza complessiva della tassazione di circa il 9% sul prezzo finale del biglietto.

5° esempio di composizione del costo di un biglietto aereo ROMA FCO - PECHINO

Vettore tradizionale

FARE (I.V.A. compresa)	€ 2.254,00
Supplemento carburante	€ 147,00
TASSE E SPESE	
EX (controllo bagagli)	€ 2,06
IT (tassa d'imbarco)	€ 18,94
VT (tassa di sicurezza)	€ 2,44
HB (tassa comunale)	€ 5,50
MJ (tassa per servizi PRM)	€ 0,89
XT (altre tasse)	€ 19,86
FN (I.V.A. 10% su tasse)	€ 4,97
Diritti amm.vi e di emissione	€ 5,00
Totale	€ 2.460,66

- FARE (I.V.A. compresa)
- VT (tassa di sicurezza)
- Supplemento carburante
- HB (tassa comunale)
- EX (controllo bagagli)
- MJ (tassa per servizi PRM)
- IT (tassa d'imbarco)
- XT (altre tasse)
- FN (I.V.A. 10% su tasse)
- Diritti amm.vi e di emissione



Come si evince dagli esempi proposti, l'incidenza della tassazione legata alle addizionali e al sovrapprezzo carburanti tende a scemare man mano che si prendono in considerazione tratte europee e internazionali. In questo ultimo esempio, infatti, il peso delle addizionali è pari solo allo 0,2% del costo complessivo del biglietto aereo, mentre, se si aggiunge il costo del sovrapprezzo carburante si arriva a circa il 6% del totale che confrontato, invece, rispettivamente al 21%, 23% e 34% delle tratte nazionali prese in esame, fornisce una misura precisa dell'incidenza assoluta di questa forma di tassazione sui voli nazionali.

GETTITO DELLA TASSAZIONE LEGATA ALLE ADDIZIONALI COMUNALI SUI BIGLIETTI AEREI

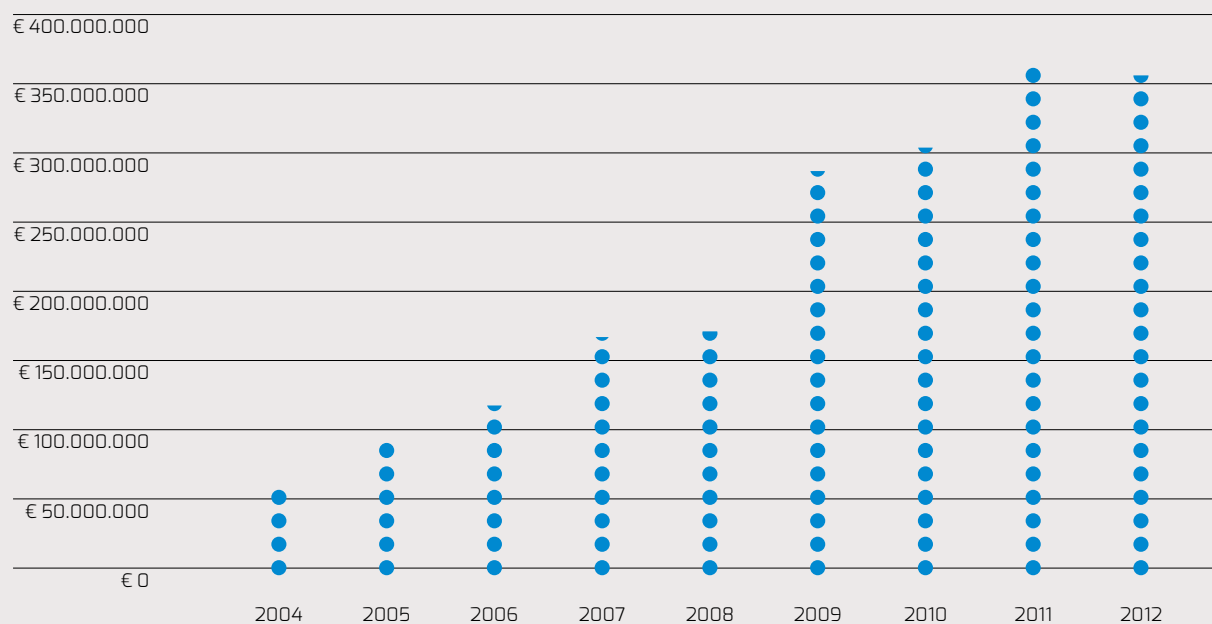
Il gettito complessivo teorico delle addizionali comunali è aumentato progressivamente nel corso degli anni sia per l'introduzione cadenzata di nuove addizionali sia per il tendenziale aumento del traffico.

La seguente tabella evidenzia come a partire dal 1° gennaio 2004, entrata in vigore dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco (pari a € 1,00/pax), l'importo originariamente fissato è stato periodicamente aumentato e il relativo gettito è passato dai circa 53 milioni di Euro del 2004 ai 354 milioni di Euro del 2011. Tale gettito, direttamente correlato all'andamento del traffico passeggeri, è destinato in ogni caso ad aumentare nel corso del 2013 sia per effetto della previsione di crescita, seppur contenuta, del traffico a livello nazionale, sia per l'incremento di ulteriori 2 Euro a passeggero imbarcato a partire dal mese di luglio 2013.

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
N. passeggeri in partenza		53.611.798	56.661.038	61.631.368	67.717.707	66.519.484	64.998.590	69.497.723	74.049.098	73.442.089
Decorrenza	Importo a passeggero imbarcato									
01/01/2004	€ 1,00	€ 53.611.798,00	€ 56.661.038,00	€ 61.631.368,00	€ 67.717.707,00	€ 66.519.484,00	€ 64.998.590,00	€ 69.497.723,00	€ 74.049.098,00	€ 73.442.089,00
01/01/2007	€ 0,50	-	-	-	€ 33.858.853,50	€ 33.259.742,00	€ 32.499.295,00	€ 34.748.861,50	€ 37.024.549,00	€ 36.721.044,50
16/04/2005	€ 1,00	-	€ 42.825.880,50	€ 61.631.368,00	€ 67.717.707,00	€ 55.432.903,33	€ 64.998.590,00	€ 69.497.723,00	€ 74.049.098,00	€ 73.442.089,00
28/10/2008	€ 2,00	-	-	-	-	€ 22.173.161,33	€ 129.997.180,00	€ 138.995.446,00	€ 148.098.196,00	€ 146.884.178,00
01/01/2011	€ 1,00*	-	-	-	-	-	-	-	€ 21.170.072,00	€ 20.739.143,50
Totale	€ 4,50	€ 53.611.798	€ 99.486.919	€ 123.262.736	€ 169.294.268	€ 177.385.291	€ 292.493.655	€ 312.739.754	€ 354.391.013	€ 351.228.544

Fonte: Dati di Traffico ENAC

*Addizionale commissariale Roma Capitale, che non viene conteggiata nel totale poiché si applica solo ai passeggeri in partenza dagli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino





Complessivamente il gettito teorico derivante dalle addizionali comunali dal 2004 al 2011 ammonta a circa 1,5 miliardi di Euro. Per evidenziare l'ordine di grandezza di tale gettito, si può ad esempio sottolineare come tale importo corrisponda all'impegno di spesa per nuovi interventi infrastrutturali - previsto nel Piano degli investimenti del Contratto di Programma in deroga recentemente approvato - che la società SEA - Aeroporti di Milano si è impegnata a realizzare in autofinanziamento nel prossimo decennio.

Tale dato costituisce indubbiamente un importo significativo per il settore del trasporto aereo, tanto più se si considera che nel 2014, ossia da quando sarà a regime l'incremento dell'addizionale destinato ad alimentare il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo, il gettito annuale ammonterà a circa 500 milioni di Euro. Si tratta, in ogni caso, di risorse ingenti che hanno gravato sul settore del trasporto aereo e che costituiscono, in definitiva, una contribuzione a carico dei passeggeri, italiani e stranieri, che partono dagli scali italiani. Molto probabilmente l'assenza di tali addizionali non avrebbe modificato il dato relativo alla domanda complessiva di viaggi aerei se è vero che 5-6 Euro non modificano la propensione all'acquisto del biglietto aereo da parte del consumatore/viaggiatore, con particolare riferimento ai vettori tradizionali. È pur vero, tuttavia, che negli ultimi anni si è assistito, soprattutto in Italia, al fenomeno sempre crescente delle compagnie aeree low cost che hanno basato il proprio successo industriale proprio sulla leva del prezzo. L'erosione gradualmente crescente delle quote di mercato da parte delle compagnie low cost, a danno dei vettori cosiddetti tradizionali, è avvenuta proprio grazie alla combinazione strategica di una politica di forte contenimento dei costi industriali a fronte di prezzi di vendita finali dei biglietti aerei molto contenuti.

È risaputo, infatti, che uno degli strumenti mediante il quale diffondere e incrementare l'utilizzo del trasporto aereo, e conseguentemente il suo sviluppo, è senza dubbio riferibile alla leva del prezzo, ossia a una politica di contenimento delle tariffe tale da consentire a un numero sempre crescente di persone di viaggiare puntando sul connubio velocità/convenienza, caratteristica intrinseca del trasporto aereo.

Quest'ultima considerazione avvalorava indirettamente la tesi secondo cui se tale gettito fosse stato utilizzato, mediante una contribuzione diretta o indiretta, a favore del settore, si sarebbe potuto in qualche misura accelerare quel processo di incentivazione volto all'ampliamento e all'ammodernamento dei maggiori scali aeroportuali nazionali. L'utilizzo di tali risorse avrebbe potuto, in parte, contribuire al necessario e urgente riavvio degli investimenti finalizzati alla riqualificazione e all'ammodernamento degli aeroporti nazionali volti, altresì, ad assicurare l'adeguamento ai migliori standard internazionali, più volte sollecitato dal legislatore nazionale, da ultimo con l'art. 17, comma 34 bis del decreto legge 78/2009, convertito in legge 102/2009 in risposta a talune fondamentali esigenze di politica infrastrutturale. In questa chiave di lettura può infatti essere analizzata ad esempio la legge per l'anticipazione finanziaria volta a disciplinare le modalità attraverso le quali, in attesa della stipula dei Contratti



di Programma con l'ENAC, i gestori avevano diritto a chiedere un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco passeggeri (nel limite massimo di 3 Euro a passeggero originante), da vincolarsi all'effettuazione, in autofinanziamento, di nuovi investimenti infrastrutturali urgenti relativi all'esercizio delle attività aeronautiche. Come noto, tale disposizione, non ha mai trovato, per varie motivazioni, concreta attuazione.

Alternativamente, gli importi provenienti dai gettiti delle addizionali potrebbero, ad esempio, essere utilizzati per finanziare una politica di defiscalizzazione a favore delle compagnie aeree e degli handler, vero anello debole della filiera del trasporto aereo, nel rispetto della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato, al fine di consentire loro di ridurre i propri costi di struttura e incrementare, in tal modo, la competitività. Ciò consentirebbe ai vettori di intercettare un maggior numero di passeggeri con ricadute positive in termini di load factor e, conseguentemente, di ampliare la propria offerta attraverso l'attivazione di nuove rotte. Tutto ciò potrebbe potenzialmente aumentare la solidità di questi operatori e al tempo stesso accrescerne il fatturato complessivo, determinando, in tal modo, un positivo ritorno economico anche, attraverso l'indotto, in termini occupazionali e di incremento di produttività. Addizionali stabilite a priori che non hanno poi ricadute vantaggiose per il settore del trasporto aereo, già di per sé contrarie ai principi comunitari e ICAO, finiscono per penalizzare il settore stesso che avrebbe invece bisogno di stimoli e incentivi per rafforzarsi ulteriormente, quale volano per lo sviluppo economico generale. Il perseguimento del principio sancito dalle norme comunitarie e internazionali di correlazione dei diritti e delle tariffe aeroportuali ai costi sia operativi che di capitale, garantito dai Contratti di Programma stipulati con i gestori aeroportuali, assicura agli operatori del settore (vettori, gestori, handler, investitori privati) un quadro di riferimento certo e stabile nel tempo. Il richiamato principio di correlazione ai costi non appare, viceversa, rispettato dai provvedimenti spot, come nel caso delle addizionali al diritto di imbarco, che non risolvono in modo strutturale e sistematico le criticità peculiari del settore del trasporto aereo.

