

**DIRETTIVA IN MATERIA DI REGOLAZIONE  
TARIFFARIA DEI SERVIZI AEROPORTUALI OFFERTI IN  
REGIME DI ESCLUSIVA**

**LINEE GUIDA APPLICATIVE**

## SCHEMA DELLE LINEE GUIDA

Sez.	Pag.
<b>INTRODUZIONE</b> .....	1
<b>1. INFORMAZIONI GENERALI E SOCIETARIE</b> .....	1
<b>2. PERIMETRO DEI SERVIZI REGOLAMENTATI E NON REGOLAMENTATI OGGETTO DELLE LINEE GUIDA</b> .....	2
2.1. <i>Servizi regolamentati</i> .....	2
2.2. <i>Servizi soggetti alla norma sul margine</i> .....	2
2.3. <i>Rendite di localizzazione o di monopolio</i> .....	3
2.4. <i>Condizioni di escludibilità dal perimetro</i> .....	3
2.5. <i>Servizi svolti da società controllate</i> .....	4
<b>3. CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO AUTOFINANZIATO</b> .....	5
3.1. <i>Valorizzazione dei beni</i> .....	5
3.2. <i>Criteri di ammissibilità al CIN</i> .....	7
3.3. <i>Criteri specifici di ammissibilità al CIN dei servizi non regolamentati</i> .....	9
3.4. <i>Valorizzazione e imputazione dei cespiti di società legate da relazioni di controllo</i> .....	9
3.5. <i>Prospetto riepilogativo dei cespiti patrimoniali e di riconciliazione con il bilancio</i> .....	9
<b>4. TRATTAMENTO DEGLI INVESTIMENTI FINANZIATI CON CONTRIBUTI PUBBLICI E FONTI NON ONEROSE</b> .....	10
4.1. <i>Determinazione degli effetti dei processi di privatizzazione</i> .....	11
4.1.1. <i>Ammissibilità delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici</i> .....	11
4.1.2. <i>Valutazione delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici</i> .....	12
4.2. <i>Società di gestione non oggetto di processi di privatizzazione</i> .....	14
4.3. <i>Privatizzazioni successive all'entrata in vigore della Direttiva</i> .....	14
4.4. <i>Società a "proprietà mista"</i> .....	15
4.5. <i>Modalità di gestione del fondo</i> .....	15
<b>5. CRITERI DI REDAZIONE DELLA CONTABILITÀ SEPARATA</b> .....	16
5.1. <i>Rendicontazione annuale semplificata</i> .....	17
5.1.1. <i>Contabilità analitica ex L. 248/2005, art. 11-decies, comma 2</i> .....	17
5.1.2. <i>Rendicontazione annuale per gestori in regime autorizzatorio ex art. 17 - L. 135/1997</i> ...	18
5.1.3. <i>Certificazione</i> .....	19
5.2. <i>Contabilità regolatoria per contratti di programma e revisione diritti aeroportuali</i> .....	19
5.2.1. <i>Criteri di individuazione e di allocazione dei costi, dei ricavi e del CIN</i> .....	20
5.2.1.1. <i>Criteri di individuazione e di allocazione dei costi</i> .....	20
5.2.1.2. <i>Allocazione del CIN</i> .....	23
5.2.2. <i>Contabilità regolatoria dei servizi non regolamentati soggetti alla norma sul margine</i> ....	26
5.2.3. <i>Riconciliazione con il bilancio civilistico</i> .....	26
5.2.4. <i>Margine e istanza di deroga</i> .....	26
5.2.5. <i>Costi e ricavi infra-gruppo</i> .....	27
5.3. <i>Gestioni parziali / Gestioni parziali precarie ex art. 17 – legge 135/1997</i> .....	28
5.4. <i>Certificazione della contabilità regolatoria</i> .....	30

6.	<b>DETERMINAZIONE DEL TASSO DI REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO</b>	30
6.1.	<i>Costo del capitale di debito</i>	31
6.1.1.	<i>Risk free rate</i>	31
6.1.2.	<i>Premio al debito</i>	31
6.2.	<i>Costo del capitale di rischio</i>	32
6.2.1.	<i>Equity risk premium</i>	32
6.2.2.	<i>Beta</i>	32
6.2.2.1.	<i>Beta delle società aeroportuali quotate</i>	33
6.2.2.2.	<i>Beta delle società aeroportuali non quotate</i>	34
6.3.	<i>Leva finanziaria (gearing)</i>	36
6.4.	<i>Tax rate</i>	37
6.5.	<i>WACC reale</i>	38
6.6.	<i>Applicazione del WACC</i>	38
7.	<b>DETERMINAZIONE DEI COSTI E DEI RICAVI DI EQUILIBRIO DELL'ANNO BASE</b>	39
7.1.	<i>"Anno ponte"</i>	39
7.2.	<i>Quantificazione del margine da portare in abbattimento dei diritti</i>	40
7.3.	<i>Determinazione dei corrispettivi di equilibrio all'anno base o all' "anno ponte"</i>	41
8.	<b>DINAMICA DEL TRAFFICO</b>	42
8.1.	<i>Dinamica consuntivata</i>	43
8.2.	<i>Previsioni di dinamica del traffico</i>	45
9.	<b>DINAMICA DEGLI INVESTIMENTI</b>	45
9.1.	<i>Inquadramento</i>	45
9.2.	<i>Investimenti realizzati nel quinquennio che si conclude con l'anno base</i>	46
9.3.	<i>Dinamica degli investimenti nel periodo regolatorio</i>	47
10.	<b>CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLA DINAMICA DEI CORRISPETTIVI REGOLAMENTATI: OBIETTIVI DI PRODUTTIVITÀ</b>	48
10.1.	<i>Aspetti metodologici</i>	49
10.2.	<i>Analisi della dinamica storica della produttività</i>	51
10.2.1.	<i>Documentazione richiesta alle società di gestione aeroportuale</i>	51
10.2.2.	<i>Valutazione delle variazioni consuntivate di produttività</i>	53
10.3.	<i>Determinazione degli obiettivi di produttività nel periodo regolatorio</i>	55
11.	<b>OBIETTIVI DI QUALITÀ E DI TUTELA AMBIENTALE</b>	57
11.1.	<i>Indicatori analitici</i>	57
11.2.	<i>Impatto sui corrispettivi</i>	59
12.	<b>DINAMICA DEI CORRISPETTIVI</b>	61
12.1.	<i>Premessa metodologica</i>	61
12.2.	<i>Trattamento delle discontinuità di costo</i>	62
12.3.	<i>Determinazione della dinamica dei corrispettivi</i>	62

13. <b>PROPOSTA TARIFFARIA</b> .....	67
13.1. <i>Definizione della dinamica tariffaria</i> .....	68
13.2. <i>Articolazione dei corrispettivi: proposta tariffaria</i> .....	69
13.3. <i>Analisi di impatto</i> .....	69
13.4. <i>Eventi imprevisti</i> .....	70
13.5. <i>Condivisione dei rischi</i> .....	71
14. <b>PROCEDURA ISTRUTTORIA PER LA STIPULA DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA E PER LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI</b> .....	71
14.1. <i>Presentazione dell'istanza ed avvio del procedimento istruttorio</i> .....	71
14.2. <i>Consultazioni</i> .....	72

**ALLEGATI**

- Allegato 1: Prospetto contabilità analitica
- Allegati 2 – 2.8: Prospetti contabilità regolatoria
- Allegato 3: Elenco Prodotti/cespiti/servizi
- Allegati 4 – 4.1: Coefficiente k
- Allegati 5 e 6: Schede tecniche interventi

## INTRODUZIONE

Nel rispetto dei principi affermati dalla legge 248/05, dalla Direttiva ministeriale in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva (d'ora in poi, Direttiva) e dalle altre norme di settore, ed al fine di garantire la semplificazione e trasparenza degli adempimenti regolatori nonché l'efficacia della vigilanza da parte dell'ENAC, le presenti linee guida fissano criteri per:

- l'individuazione dei servizi soggetti a regolazione tariffaria;
- l'elaborazione del sistema di contabilità analitica, riferito ai differenti tipi di affidamento in gestione degli aeroporti, sulla base di schemi tipo di organizzazione e presentazione delle risultanze;
- l'individuazione e allocazione dei costi ammessi a fini regolatori;
- l'individuazione delle aliquote di ammortamento tecnico-economiche da utilizzare ai fini regolatori;
- la determinazione e allocazione del capitale investito netto (d'ora in poi, CIN) da remunerare;
- la predisposizione dei piani di investimento aeroportuali e la definizione delle modalità di presentazione e consultazione pubblica degli stessi;
- l'elaborazione delle previsioni di traffico per i servizi regolamentati;
- l'individuazione delle modalità di accantonamento delle risorse derivanti dall'inclusione nel CIN delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici nella fattispecie prevista al paragrafo 3.2.1 della Direttiva;
- la fissazione dei criteri di gestione e di utilizzo delle risorse di cui alla precedente alinea;
- l'individuazione, valutazione e misurazione degli obiettivi di qualità e tutela ambientale.

## 1 – INFORMAZIONI GENERALI E SOCIETARIE

1. Ai fini della stipula del contratto di programma (d'ora in poi, CdP) con ENAC o della revisione dei diritti aeroportuali ai sensi della legge 324/76, la società di gestione aeroportuale interessata (d'ora in poi, gestore) dovrà presentare all'ENAC istanza di avvio del procedimento, unitamente ad una sintesi (Scheda 1) dello stato degli adempimenti ad essa derivanti dalle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie, in ragione della gestione aeroportuale già conseguita od in corso di nuova definizione.
2. Il gestore dovrà inoltre presentare – unitamente ai bilanci di esercizio, ai bilanci consolidati ed a quelli delle società ad esso legate da relazione di controllo, riferiti agli ultimi 5 anni, ove non siano già stati formalmente trasmessi all'ENAC – una relazione in merito ai seguenti aspetti:
  - a) composizione del capitale azionario;
  - b) processi di privatizzazione già intervenuti alla data di presentazione dell'istanza, procedure e modalità seguite, condizioni pattuite;
  - c) operazioni modificative della struttura proprietaria o sociale in corso o già previste alla data di avvio dell'istruttoria per il CdP (es: privatizzazione, trasformazione societaria, fusione, scissione, quotazione in borsa, ecc.); tali operazioni dovranno comunque essere comunicate all'ENAC entro 30 giorni dal loro avvio;
  - d) partecipazioni possedute e relazioni di controllo intercorrenti con altre società, criteri di iscrizione in bilancio delle stesse e tipologia delle attività interessate;
  - e) andamento economico-finanziario dell'ultimo quinquennio, con elaborazione di indici economico-finanziari annuali.
3. Qualora ricorrano le condizioni che legittimano il gestore privatizzato a richiedere l'inclusione nel CIN delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici (cfr. paragrafo 3.2.1, comma 4) le indicazioni di cui al precedente punto 2 dovranno essere conformi a quanto previsto alla successiva sezione 5.
4. Il gestore divenuto affidatario della gestione totale in ottemperanza alle disposizioni della legge 537/93 e per effetto del D.M. 521/97, dovrà fornire una dettagliata relazione, vistata dai locali uffici tecnici dell'ENAC, che descriva gli oneri su di esso ancora gravanti in forza degli impegni assunti nel corso del regime autorizzatorio ex art. 17, legge 135/97, con particolare riferimento alle previsioni dei piani di intervento – annuali e pluriennali – a tale scopo definiti con l'ENAC. La relazione darà evidenza dello stato di realizzazione degli impegni assunti in base a tale procedura e delle risorse a tal fine ancora vincolate, secondo quanto previsto alla successiva sezione 5.
5. Ai medesimi adempimenti di cui al punto 4 provvederà anche il gestore parziale e parziale precario.

6. Il gestore dovrà altresì presentare i dati di traffico (passeggeri A/P, merci, posta, movimenti, tonnellate/aeromobili, voli di linea per compagnie tradizionali e low cost, charter, aviazione generale, ecc.) registrati sullo scalo nell'ultimo anno consuntivato (d'ora in poi, anno base) e nel precedente quadriennio, inclusi i dati normalmente non riportati dalle statistiche ufficiali (transiti diretti ed indiretti). Con riferimento al medesimo arco temporale, il gestore provvederà inoltre a dare evidenza del mix di traffico (nazionale, comunitario ed internazionale) sviluppato nell'aeroporto, così come dell'incidenza del traffico operato da vettori aderenti alla IATA e da altri vettori.
7. Ai fini di una corretta valutazione dei dati, dovrà essere fornita anche ogni eventuale informazione in ordine a:
  - a) accadimenti che abbiano comportato l'interruzione dell'attività di volo nel periodo pregresso (chiusura per lavori, dirottamento del traffico su altri scali, etc.) o che interesseranno lo scalo durante la vigenza del CdP;
  - b) eventi di carattere eccezionale e non ripetitivo interruttivi del normale trend di crescita del traffico aeroportuale;
  - c) eventi che possano influire sulla redditività dei servizi aeroportuali in modo significativo e duraturo nel corso del futuro periodo regolatorio.

## **2 – PERIMETRO DEI SERVIZI REGOLAMENTATI E NON REGOLAMENTATI OGGETTO DELLE LINEE GUIDA**

1. La Direttiva prevede, al paragrafo 1.1, ad elencare i servizi aeroportuali soggetti a regolamentazione tariffaria (d'ora in poi, servizi regolamentati) ed, al paragrafo 1.2, a fissare i criteri per l'individuazione dei servizi non regolamentati il cui margine deve concorrere alla riduzione dei diritti aeroportuali, ai sensi dell'art. 11-nonies, lett. e), della legge 248/05.

### **2.1. – Servizi regolamentati**

2. Sono soggetti a regolamentazione:
  - a) i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero (L. 248/05, art. 11 *nonies*);
  - b) il diritto di imbarco passeggeri (L. 248/05, art. 11 *nonies*);
  - c) le tasse di imbarco e sbarco merci (L. 117/74 e L. 248/05, art. 11 *nonies*);
  - d) i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza (85/99, art. 2, co. 1 e L. 248/05, art. 11 *duodecies*);
  - e) i corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo (d.lgs. 18/99, allegato B, e L. 248/05, art. 11 *terdecies*);
  - f) i corrispettivi per le attività di assistenza a terra, quando queste siano svolte – di diritto o di fatto – da un unico prestatore (d.lgs. 18/99, allegato A, e L. 248/05, art. 11 *terdecies*).

### **2.2. – Servizi soggetti alla norma sul margine**

3. Secondo la formulazione della Direttiva, sono assoggettati alla norma sul margine i servizi non regolamentati svolti dal gestore nell'ambito del sedime, per i quali sia configurabile *“una qualche forma di rendita di localizzazione o di monopolio”* che discende, per il gestore, dalla possibilità di a) *“utilizzare in esclusiva i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali”* e b) *“limitare l'accesso di terzi ai sedimi stessi”*.
4. Al fine dell'individuazione del perimetro dei servizi di cui al precedente punto 3, per **“sedime”** aeroportuale deve intendersi, indipendentemente dal regime proprietario o di appostazione contabile, l'insieme delle aree di movimentazione (zona air side)<sup>1</sup> e delle aree aperte al pubblico (zona land side)<sup>2</sup> sulle quali si esercita la giurisdizione dell'ENAC – Direzione Aeroportuale. Sono da intendersi parte integrante del sedime, come sopra definito, le aree ricadenti nel Piano regolatore generale aeroportuale per le quali sussiste per il gestore, in qualità di concessionario di pubblico servizio, l'esonero dal pagamento dei contributi di costruzione e di urbanizzazione per la realizzazione di impianti, attrezzature ed opere pubbliche o di interesse generale.

---

<sup>1</sup> La zona air side è rappresentata dall'area aeroportuale (piste e piazzali aeromobili, viabilità, parti di aerostazioni, edifici vari) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

<sup>2</sup> La zona land side è rappresentata dall'area aeroportuale (viabilità, parti di aerostazioni) esterna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

5. Per servizi non regolamentati “**svolti**” sul sedime devono intendersi, non solo i servizi “prodotti” in tale ambito, ma anche quelli che, “*ancorché prodotti al di fuori del sedime, sono erogati all’interno dello stesso*”, indipendentemente dalle modalità di loro espletamento da parte del gestore, come meglio chiarito al successivo paragrafo 2.5.
6. La previsione della norma sul margine si riferisce dunque ai servizi che il gestore vende materialmente all’interno del sedime e non a quelli di cui gli utenti aeroportuali siano meri destinatari (ad es. servizi di parcheggio o alberghieri gestiti dalle società aeroportuali ma collocati all’esterno del sedime).
7. In linea generale, il perimetro di applicazione della norma sul margine va limitato ai servizi e alle attività non regolamentate svolte dal gestore in forza della concessione di cui è titolare (cd. servizi inerenti la gestione caratteristica dell’aeroporto).
8. Tenuto conto di quanto sopra, vanno dunque esclusi dal perimetro, anche se prodotti all’interno del sedime, i servizi e le attività non pertinenti la gestione caratteristica, (ad esempio, servizi di *engineering* destinati al mercato esterno all’aeroporto, produzione di energia o di servizi telefonici destinati a operatori o utenti non aeroportuali, partecipazioni in società che non svolgono servizi destinati ad essere erogati nell’ambito del sedime aeroportuale, ecc.).
9. Tuttavia, laddove tali servizi ed attività non pertinenti siano, in tutto o in parte, venduti all’interno del sedime, andranno equiparati ai servizi non regolamentati pertinenti la gestione caratteristica e dunque assoggettati alla norma sul margine in proporzione alla quota delle vendite in tale ambito effettuate.

### 2.3. – Rendite di localizzazione o di monopolio

10. Salvo quanto precisato al successivo paragrafo 2.4, si assumono appartenenti al perimetro dei servizi soggetti alla norma sul margine, nella **presunzione** che sia per essi configurabile “*una qualche forma di rendita di localizzazione o di monopolio, che discende” – al gestore – “*dalla possibilità esclusiva di utilizzare i sedimenti aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l’accesso di terzi concorrenti ai sedimenti stessi*”, **tutti** i servizi non regolamentati svolti dal gestore, sul sedime, direttamente o tramite società di cui al punto 5 sopra, ad esclusione:
 
  - (i) dei servizi non pertinenti la gestione caratteristica, nei limiti di quanto al precedente punto 9;
  - (ii) **delle attività di assistenza a terra, in considerazione del disposto del d.lgs. 18/99 che vieta i “flussi finanziari tra l’attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dall’ente di gestione”**.*
11. Tenuto conto della presunzione di cui sopra, rientrano nella tipologia di attività non regolamentate soggette alla norma sul margine:
  - 1) **la cessione in uso di spazi aeroportuali** in quanto:
    - a) se il mercato rilevante è circoscritto al sedime aeroportuale, tale cessione genererà rendite di monopolio in favore del gestore;
    - b) se invece il mercato rilevante eccede il sedime aeroportuale è ragionevole presumere che da tale cessione deriveranno comunque al gestore delle rendite quantomeno da localizzazione, considerata la probabile propensione degli operatori terzi a pagare prezzi più elevati per l’uso di spazi interni al sedime;
  - 2) **l’offerta di servizi retail** agli utenti aeroportuali (es. bar, ristorazione, autonoleggi, rivendite giornali, tabacchi, boutique, souvenirs, parcheggi, alberghi, pubblicità, ecc.).

### 2.4. – Condizioni di escludibilità dal perimetro

12. Conformemente alla Direttiva e per non arrecare pregiudizio alla concorrenza, il gestore può richiedere all’ENAC l’esclusione dall’applicazione della norma sul margine per i servizi non regolamentati svolti sul sedime “*in regime di piena concorrenza con i terzi*”, per i quali sia dimostrabile la “*insussistenza di rendite di localizzazione e di forme di limitazione dell’accesso alle infrastrutture*”.
13. Eventuali richieste di deroga alla applicazione della norma sul margine, legate alla necessità di evitare disparità di trattamento fra il gestore ed i terzi in concorrenza con esso, comportano per il gestore l’onere di dimostrare, all’atto della stipula dei contratti di programma, l’insussistenza di vantaggi, rispetto ai concorrenti, derivanti da potere di mercato o da condizioni di localizzazione. L’assenza di condizioni di vantaggio dovrebbe condurre all’eliminazione di rendite differenziali in favore del gestore, mentre potrebbero restare in capo ad esso eventuali rendite assolute, pari all’eccedenza del reddito percepito rispetto a quello stabilito in base al WACC.

14. In assenza di documentate evidenze ai sensi del precedente punto, la richiesta di applicazione del regime di deroga verrà respinta.
15. Relativamente alla subconcessione di spazi aeroportuali di cui al punto 11, n. 1) sopra, il gestore dovrà:
  - a) dimostrare che il mercato rilevante eccede il sedime, ai sensi del precedente punto 11, n. 1), lett. b), e
  - b) comprovare l'assenza di rendite di localizzazione (i) dimostrando l'inesistenza di differenziali nei prezzi delle aree da esso concesse rispetto a quelle utilizzate da terzi operanti al di fuori del sedime, o (ii) giustificando eventuali divari a suo favore sulla base di differenziali nei rispettivi costi.
16. Relativamente all'offerta di servizi retail ai sensi del precedente punto 11, n. 2):
  - a) qualora il gestore offra in esclusiva sul sedime servizi non regolamentati agli utenti aeroportuali, tali servizi verranno assoggettati alla norma sul margine, salvo che il gestore provi l'esistenza di condizioni di effettiva concorrenza con i servizi offerti da operatori terzi all'esterno del sedime (i) dimostrando l'assenza di differenziali tra i prezzi dei servizi da esso offerti e quelli praticati dai suoi concorrenti, o (ii) giustificando eventuali divari a suo favore sulla base di differenziali nei rispettivi costi.
  - b) qualora invece il gestore offra i servizi di cui sopra in condizioni di effettiva concorrenza con operatori terzi all'interno del sedime, è da ritenere che – tenuto conto del meccanismo delle royalties e in assenza di discriminazioni a danno di tali operatori – la componente di rendita differenziale derivante dalle proprie vendite retail sia traslata a monte nel prezzo figurativo di trasferimento degli spazi utilizzati direttamente dal gestore. Ne segue che in tal caso il reddito del gestore sarà pari alla somma fra quello derivante dalla cessione di spazi a terzi e quello derivante dalla cessione figurativa a se stesso – a condizioni analoghe – degli spazi per esercitare direttamente i servizi di cui sopra.
17. Per quanto al precedente punto 16, lett. b), ai fini dell'accertamento del reddito sottoposto alla norma sul margine:
  - a) il gestore dovrà documentare all'ENAC i corrispettivi richiesti per l'uso degli spazi aeroportuali, dimostrando di applicare a se stesso – per aree omogenee sotto il profilo delle potenzialità commerciali – prezzi di trasferimento pari a quelli praticati a terzi;
  - b) in assenza di tale documentazione: in via di prima applicazione delle linee guida, il reddito del gestore derivante dall'offerta di spazi per ciascuna tipologia di servizio sarà posto pari a quello medio unitario ricavato dalla cessione di spazi a terzi (così come rilevato dal bilancio di esercizio e inclusivo di canoni, royalties e ogni altro corrispettivo) moltiplicato per il complesso degli spazi aeroportuali utilizzati per l'offerta del servizio considerato.
18. Per quanto ai punti 16, lett. b) e 17, resta salva la possibilità per il gestore di dimostrare quanto al precedente punto 15, lett. b).
19. In ogni caso, la delimitazione introdotta dalla Direttiva (paragrafo 1.2, comma 5) (*“per non apportare pregiudizio alla concorrenza, sono da escludere le attività svolte in regime di piena concorrenza con terzi, per le quali il gestore può dimostrare l'insussistenza di rendite di localizzazione e di forme di limitazione dell'accesso alle infrastrutture”*) va intesa come criterio di esclusione di taluni servizi dalla applicazione della norma sul margine e non anche dall'obbligo di presentazione della contabilità analitica.
20. Ne segue che la società che intende richiedere, per uno o più servizi, la deroga dall'applicazione della norma sul margine dovrà presentare contabilità separate per il/i servizio/i oggetto della richiesta (costi, ricavi, prospetti patrimoniali). In tal caso la separazione contabile andrà estesa, eventualmente per raggruppamenti omogenei (fatto salvo l'obbligo di contabilità separata per i servizi di assistenza a terra) anche agli altri servizi non regolamentati soggetti alla norma sul margine per i quali la deroga non sia stata richiesta, al fine di rendere piena trasparenza circa l'effettiva redditività di tutti i singoli servizi soggetti alla norma sul margine.

#### 2.5. – Servizi svolti da società controllate

21. La Direttiva si applica ai tutti i servizi regolamentati e non regolamentati, come sopra definiti, erogati dal gestore a prescindere dalle modalità di organizzazione del servizio e dunque, tanto nel caso di gestione diretta da parte del gestore, quanto nel caso di gestione tramite imprese controllate,

controllanti o soggette a comune controllo ai sensi dell'art. 2359, comma 1, del Codice civile<sup>3</sup> e dei Principi contabili internazionali IAS 27<sup>4</sup> e IAS 31<sup>5</sup>.

22. Tenuto conto della estrema varietà delle fattispecie di controllo previste dalla Direttiva, i gestori sono tenuti a sottoscrivere una dichiarazione recante l'indicazione delle società con le quali intercorrono le relazioni come sopra indicate. Le dichiarazioni dovranno essere sottoscritte dal Presidente del Consiglio di amministrazione e dal Presidente del Collegio sindacale della società di gestione.

### 3 – CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO AUTOFINANZIATO

1. La presente sezione affronta la materia dell'individuazione e della quantificazione dei cespiti patrimoniali, **realizzati in regime di autofinanziamento**, allocabili al CIN remunerabile ai fini della determinazione dei corrispettivi regolamentati e del margine netto delle attività non regolamentate soggette alla norma sul margine.
2. La Direttiva – subordinatamente al rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 3.2 della medesima – ammette a capitale remunerabile:
  - a) *“le immobilizzazioni immateriali e materiali<sup>6</sup>, al lordo del fondo di ammortamento civilistico e al netto degli ammortamenti tecnico-economici e dei contributi pubblici ottenuti a titolo non oneroso”;*
  - b) *“il saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori”<sup>7</sup>.***Non vanno considerate ai fini della determinazione del CIN le opere autofinanziate che, all'anno base, risultino non più attive o strumentali ai fini del processo produttivo dei beni e servizi, o che, sebbene ancora in uso nell'anno base, risultino totalmente ammortizzate sulla base delle aliquote indicate nella Tabella 3.2.**
3. In applicazione dei principi di pertinenza e strumentalità, le società aeroportuali concessionarie della gestione di più aeroporti dovranno allocare i diversi *assets* distintamente per aeroporto.
4. Le partecipazioni in altre società aeroportuali sono invece considerate non pertinenti i servizi oggetto delle presenti linee guida.

#### 3.1. – Valorizzazione dei beni

5. In conformità agli orientamenti prevalenti delle Autorità di regolazione ed alla Raccomandazione del NARS del 21 giugno 2001, tenuto conto di principi di equità e di ragionevolezza, viene consentito al gestore, attraverso la rivalutazione degli *asset* a partire dalla data di realizzazione, di recuperare il costo reale effettivamente sostenuto.
6. La rivalutazione degli *assets* costituisce tuttavia una opzione cui possono accedere, su richiesta, i singoli gestori. In alternativa, essi potranno richiedere l'imputazione del valore contabile netto, comunque rettificato sulla base delle aliquote tecnico economiche di cui alla successiva Tabella 3.2. La scelta tra le due opzioni (rivalutazione o valore contabile netto) effettuata dal gestore per il primo periodo regolatorio sarà vincolante anche per i successivi periodi regolatori.

<sup>3</sup> L'art. 2359, comma 1 c.c., individua tre fattispecie di controllo: 1) controllo interno (o azionario) di diritto e 2) controllo interno (o azionario) di fatto, che si basano sulla disponibilità – diretta od indiretta – di voti esercitabili nell'assemblea ordinaria e dunque sulla capacità di una società di imporre le proprie decisioni ad un'altra e ai soci che ne facciano parte); 3) controllo esterno (o contrattuale) che si configura in tutti i casi in cui tra due società esiste un rapporto negoziale in forza del quale l'attività della controllata è economicamente subordinata alla volontà o alle decisioni della controllante al punto da determinare una situazione di oggettiva dipendenza economica della prima nei confronti della seconda.

<sup>4</sup> La nozione di controllo prevista dallo IAS 27 è molto più ampia di quella contemplata dalla disciplina codicistica in quanto: (i) prescinde dalla natura giuridica dei soggetti controllati/controllanti (l'art. 2359 c.c. prende in considerazione solo i soggetti aventi forma societaria mentre lo IAS 27 si riferisce più genericamente ad “entità”); (ii) prende in considerazione anche le ipotesi di controllo azionario in virtù di un accordo con altri investitori (controllo tramite patti parasociali); (iii) attribuisce rilevanza all'esistenza di forme di controllo potenziale.

<sup>5</sup> Lo IAS 31 definisce le imprese soggette a comune controllo come le entità caratterizzate dalla presenza di un accordo contrattuale tra le parti che attribuisce alle stesse il controllo congiunto sull'attività economica dell'impresa.

<sup>6</sup> Art. 2424 c.c., voci B.I e B.II dell'attivo.

<sup>7</sup> Art. 2424 c.c., voci C.II.1 dell'attivo e D.7 del passivo.

7. Conformemente alla citata Raccomandazione del NARS, la rivalutazione potrà effettuarsi, ai fini del primo CdP, sulla base degli indici ISTAT dei prezzi alla produzione di beni strumentali riportati nella Tabella 3.1 che segue.
8. Il processo di rivalutazione non produce effetti sulla durata degli asset dal momento che essa non può né deve influire sulla vita utile (tecnico economica) dei beni.
9. Ai fini della determinazione del valore corrente delle immobilizzazioni autofinanziate, non vanno considerati gli effetti derivanti dalla applicazione di leggi di rivalutazione.
10. La rivalutazione dei cespiti va effettuata moltiplicandone il valore storico di libro per gli indici riportati nella Tabella 3.1 che segue.
11. Definito il costo storico rivalutato delle immobilizzazioni, si procede al calcolo del loro valore residuo netto attraverso la ricostruzione del fondo ammortamento.

**Tabella 3.1**

Anno	Indice di rivalutazione	Anno	Indice di rivalutazione
1974	5,674	1991	1,379
1975	5,272	1992	1,334
1976	4,520	1993	1,285
1977	3,888	1994	1,242
1978	3,515	1995	1,184
1979	3,127	1996	1,142
1980	2,932	1997	1,128
1981	2,628	1998	1,108
1982	2,357	1999	1,098
1983	2,150	2000	1,086
1984	1,951	2001	1,071
1985	1,809	2002	1,059
1986	1,692	2003	1,052
1987	1,607	2004	1,034
1988	1,560	2005	1,017
1989	1,474	2006	1,000
1990	1,415		

12. La vita utile da considerare a fini regolatori e le conseguenti aliquote tecnico economiche di ammortamento – anche seguendo le indicazioni della Direttiva, tese a far prevalere aliquote tecnico economiche su quelle fiscali – vanno definite sulla base delle *best practices* di settore, facendo a tal fine riferimento, in primo luogo, a quelle suggerite dall'ICAO (*"Airport Economics Manual"*). Salvo documentate eccezioni che potranno essere di volta in volta argomentate da singoli gestori, e fermo restando il potere dell'ENAC di procedere a valutazioni diverse sulla vita utile dei cespiti secondo quanto precisato alla successiva sezione 5 punto 79, le aliquote da utilizzare nei CdP sono quelle sintetizzate nella Tabella 3.2.

**Tabella 3.2**

Vita utile dei beni ed impianti aeroportuali	
Categoria	Aliquota
<i>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI GRATUITAMENTE REVERSIBILI</i>	
Piste, Piazzali	3,3%
Impianti pista	10%
Aerostazioni passeggeri e merci	4%
Costruzioni leggere	10%
BHS	10%
Mezzi di piazzale carico e scarico	10%
Autovetture	20%
Attrezzature varia e minuta	10%
Mobili e Arredi	10%
Hardware	20%
<i>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</i>	
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20%
Programmi software	33%
Altre immobilizzazioni immateriali	20%

13. Per le immobilizzazioni attive e strumentali nell'anno base si procede alla determinazione del fondo ammortamento rivalutato secondo la metodologia di seguito indicata, che ricalca quella utilizzata a fini

tariffari dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas<sup>8</sup>. Andrà, quindi, calcolata per ciascuna immobilizzazione la "percentuale di degrado" (PD) già intervenuta, ovvero la quota già ammortizzata in base alla seguente formula:

$$PD = \frac{(AB - AEE)}{VUT} \times 100$$

dove:

- AB è l'anno base;
- AEE è l'anno di entrata in esercizio dell'immobilizzazione;
- VUT è pari alla durata della vita utile tecnico-economica individuata nella Tabella 3.2.

14. Il fondo ammortamento rivalutato va calcolato mediante l'applicazione della percentuale PD di degrado (di cui al precedente punto 13) al costo storico rivalutato (secondo la metodologia di cui punto 10):

$$F.AM.R. = PD \times CSR$$

dove:

- F.AM.R. è il fondo ammortamento rivalutato;
- CSR è il costo storico rivalutato calcolato secondo quanto precedentemente indicato.

15. Il valore residuo netto rivalutato dell'immobilizzazione è dato dalla differenza tra il costo storico rivalutato (CSR) e il fondo ammortamento rivalutato (F.AM.R.).

### 3.2. – Criteri di ammissibilità al CIN

16. la Direttiva distingue gli oneri concessori e di avviamento dalle altre immobilizzazioni immateriali.
17. Per gli oneri concessori e gli oneri di avviamento capitalizzati (Direttiva, par. 3.2, lett. c), l'allocazione "ai servizi regolamentati" non può eccedere "quanto esplicitamente previsto nelle convenzioni relative a nuove concessioni". Va osservato a questo riguardo che:
- a) il riferimento alle convenzioni indica che i relativi valori debbono essere quantificati in misura certa e riconosciuta dal concedente;
  - b) la ratio della limitazione dell'ammissibilità alle "nuove" concessioni risiede nella circostanza che l'emergere di un valore della concessione o di un valore di avviamento, come asset che concorre al CIN e che è ammortizzabile nell'arco della concessione, è conseguenza di procedure competitive di affidamento o comunque di una negoziazione fra concedente e concessionario relativamente al "sovrapprezzo" del bene concesso;
  - c) la limitazione vale solo per i servizi regolamentati.
18. Quanto alle altre immobilizzazioni immateriali :
- a) alle voci indicate dal codice civile, vanno aggiunti i costi relativi ad opere di ampliamento e miglioria su beni di terzi (*in primis* sui beni originariamente conferiti dal concedente o realizzati con contributi pubblici) realizzate a carico del gestore; sono inclusi inoltre gli oneri capitalizzabili relativi al mantenimento in efficienza, anche in vista della riconsegna dei beni – alla scadenza della concessione – in condizioni di regolare funzionamento. Tali costi risultano iscritti nei bilanci dei gestori come immobilizzazioni immateriali;
  - b) l'allocazione ai servizi regolamentati deve seguire criteri "strettamente funzionali alle attività operative o al miglioramento delle stesse", secondo valutazioni di pertinenza, congruità ed efficacia;
  - c) vanno esclusi eventuali oneri accessori di finanziamento, qualora capitalizzati, in quanto compensati nel WACC.

**Non sono allocabili ai servizi regolamentati importi riferibili a sovrapprezzi riconducibili ad aspettative di profitto diversi da quelli previsti al precedente punto 17.**

19. Le immobilizzazioni materiali (Direttiva, par. 3.2, lett. d) sono quelle realizzate dal gestore in regime di autofinanziamento. Includono:
- a) per i beni gratuitamente devolvibili al concedente alla scadenza della concessione, gli oneri di realizzazione, ampliamento, mantenimento in efficienza e ogni altro onere per la riconsegna al concedente alla scadenza della concessione;

---

<sup>8</sup> Cfr. Autorità per l'energia elettrica e il gas, Delibera 122/02, Relazione tecnica, pp. 7-13; Delibera 178/05, Relazione tecnica, pp. 17-19.

- b) gli oneri relativi all'acquisto, alla realizzazione e al mantenimento in efficienza (ove capitalizzabili) dei beni di proprietà del gestore per i quali non sussista obbligo di devoluzione al concedente, subordinatamente alla verifica dei requisiti di pertinenza e congruità;
- c) anche in relazione a questa tipologia di immobilizzazioni, il riferimento – in sede allocativa – ai criteri di congruità e pertinenza deve intendersi fatto limitatamente ai servizi regolamentati.
20. L'obbligo di mantenimento in efficienza degli *assets* - che non riguarda le sole immobilizzazioni finanziate da soggetti pubblici ma, più in generale, tutti i beni, inclusi quelli autofinanziati, per i quali sussiste l'obbligo di devoluzione al concedente - deriva dalla necessità permanente di assicurare la piena funzionalità delle strutture aeroportuali, e si esaurisce negli obblighi di manutenzione corrente e di manutenzione ciclica:
- a) la manutenzione corrente, intesa come onere interamente spesabile nell'anno in cui viene effettuata, va integralmente portata a costo di esercizio;
- b) il valore degli interventi di manutenzione ciclica, (i) si somma a quello degli *assets* oggetto dell'intervento e (ii) in linea di principio è ammortizzabile con le medesime aliquote tecnico economiche di questi alla stregua di qualunque altro investimento.
21. Rientrano altresì fra le immobilizzazioni materiali gli oneri sostenuti dai gestori per "*l'espropriazione, operata in forza di previsioni di legge o convenzionali, di aree strumentali al servizio della navigazione aerea o alla mitigazione del danno ambientale, che siano gratuitamente devolute al termine della concessione e comunque entro i limiti dei valori di esproprio o indennizzo previsti dalla normativa vigente*" (Direttiva, par. 3.2, lett. g). Va al riguardo osservato:
- a) la destinazione di tali aree al "*servizio della navigazione aerea*" e alla "*mitigazione del danno ambientale*" (al rumore, *in primis*) non richiede precisazioni in questa sede, tenuto conto che la definizione delle esigenze al riguardo è rimandata a leggi o convenzioni;
- b) la condizione del limite di ammissibilità nel CIN dei valori di esproprio, che non possono eccedere quelli fissati dalla normativa vigente, implica che i gestori non siano tenuti ad acquisizioni a condizioni più onerose;
22. Quanto al punto che precede non esclude, per acquisizioni di aree precedenti la Direttiva, (i) l'ammissibilità al CIN dei servizi regolamentati del valore di acquisizione di tali aree, previa approvazione da parte dell'ENAC dell'imputazione e verifica della congruità del valore imputato; (ii) il riconoscimento **dell'ammortamento commisurato alla durata residua della concessione** subordinatamente all'obbligo di gratuita acquisizione al demanio di detti beni.
23. La Direttiva consente l'inclusione nel CIN regolamentato del saldo fra crediti verso clienti e debiti verso fornitori:
- a) il saldo sarà pari all'importo dei crediti verso clienti, nel limite del 25% dei costi dei servizi regolamentati ammessi all'anno base, inclusa la remunerazione del CIN, detratti i debiti verso fornitori;
- b) il riferimento all'allocazione del saldo separatamente "*per ciascun servizio*" scaturisce dalla opportunità di non far gravare su alcuni utenti l'onere di dilazioni concesse ad altri; rinviando alla sezione 5 gli ulteriori approfondimenti;
- c) va infine aggiunto che l'ammontare dei crediti verso clienti, da cui detrarre i debiti verso fornitori, è quello riportato nel bilancio di esercizio al lordo dell'eventuale fondo svalutazioni, in quanto quest'ultimo non implica cessazione del credito ma costituisce unicamente posta prudenzialmente accantonata.
24. **Qualora il complesso dei crediti ammessi verso clienti sia inferiore all'insieme dei debiti verso fornitori, il saldo negativo viene considerato in detrazione del CIN.**
25. Sono ammissibili a CIN i lavori in corso:
- a) tradottisi in stati di avanzamento lavori nel rispetto dei tempi previsti per la loro contabilizzazione;
- b) a valere sul CIN dell'anno successivo a quello di loro contabilizzazione in SAL;
- Nel caso vengano accertati ritardi nell'entrata in esercizio dell'opera – e fino al momento in cui questa avverrà – l'intero valore dell'immobilizzazione verrà detratto dal CIN.
26. Infine, per quanto concerne l'ammissibilità, la quantificazione e l'allocazione delle "*immobilizzazioni figurative*" si rinvia alle successive sezioni 4 e 5.

### 3.3. – Criteri specifici di ammissibilità al CIN dei servizi non regolamentati

27. I principi indicati al precedente paragrafo 3.2 vanno adattati, nelle applicazioni, ai servizi non regolamentati potenzialmente assoggettabili alla norma sul margine.
28. La *ratio* dei criteri allocativi dei costi e degli *assets* è diversa nei due casi: per i servizi regolamentati, ammissibilità, quantificazione e allocazione devono basarsi su criteri di pertinenza, strumentalità, proporzionalità e congruità, considerato che la regolazione ha la finalità di evitare l'accollo agli utenti di costi cui non corrispondono servizi effettivamente resi. Diverso è il caso dei servizi non regolamentati soggetti alla norma sul margine, che la legge 248/2005 e la Direttiva espressamente identificano come servizi “*non soggetti a regolazione economica*”, per i quali si rende necessario solo il corretto accertamento dei costi e dei ricavi, vale a dire, l'accertamento della veridicità del margine, affinché questo non sia decurtato da artificiali aumenti dei costi o da artificiali riduzioni dei ricavi, ciò che richiede (come si vedrà alla sezione 5) un'attenta verifica anche delle transazioni “infragrupo”.
29. Sono ammissibili al CIN dei servizi soggetti alla norma sul margine tutti i cespiti annotati nello stato patrimoniale del gestore, ad esclusione di quelli allocati alle attività regolamentate e alle attività non pertinenti la gestione caratteristica dell'aeroporto (ad esempio, partecipazioni). In particolare:
- a) quanto alle immobilizzazioni materiali ed ai lavori in corso, valgono i criteri fissati dalle presenti linee guida per i servizi regolamentati, a cui si fa rinvio;
  - b) quanto alle immobilizzazioni immateriali ed agli oneri di concessione e avviamento, va imputato l'intero valore netto – a bilancio – dell'immobilizzazione, detratta la quota della stessa già imputata ad altri servizi;
  - c) **quanto ai crediti, va imputato l'intero importo eccedente la quota del 25% dei costi regolatori ammessi;**
  - d) quanto ai valori di esproprio, va conteggiato l'effettivo valore di esproprio (alle condizioni **stabilite al punto 21, al netto dell'ammortamento commisurato** alla durata residua della concessione – trattandosi di aree – e di quanto allocato a servizi diversi);
  - e) considerazioni analoghe a quelle della precedente lett. d) si applicano a eventuali acquisizioni di aree da parte delle società, indipendentemente dal regime di esproprio, secondo quanto riportato al precedente punto 22.

### 3.4. – Valorizzazione e imputazione dei cespiti di società legate da relazioni di controllo

30. Nella determinazione del CIN di società legate al gestore da relazioni di controllo che svolgono servizi regolamentati o non regolamentati soggetti alla norma sul margine si applicano i medesimi criteri indicati per il gestore.

### 3.5. – Prospetto riepilogativo dei cespiti patrimoniali e di riconciliazione con il bilancio

31. I gestori dovranno predisporre un prospetto conforme alla Tabella 3.3 che segue, diretto alla allocazione dei cespiti patrimoniali fra le diverse aree di servizi (regolamentati, potenzialmente soggetti alla norma sul margine, non pertinenti) ed alla loro riconciliazione con il bilancio civilistico.

**Tabella 3.3**

DERIVAZIONE DEGLI ASSET PERTINENTI LA GESTIONE CARATTERISTICA (ANNO BASE)						
	Cespiti	ANNO BASE (BILANCIO)	NON PERTINENTI	PERTINENTI GESTIONE CARATTERISTICA	CIN SERVIZI REGOLAMENTATI	CIN SERVIZI EX MARGINE
		1	2	3=1-2	4	5=3-4
	IMMOBILIZZAZIONI NETTE (autofinanziate - da bilancio)					
	<u>Immateriali</u>					
a.1)	brevetti, licenze e concessioni					
a.2)	lavori su beni in concessione di terzi					
a.3)	lavori in corso e acconti					
a.4)	altri					
a)	<b>totale immobilizzazioni immateriali</b>					
	<u>materiali</u>					
b.1)	immobilizzazioni di proprietà					
b.2)	beni gratuitamente devolvibili					
b.3)	lavori in corso					
b.4)	acconti per lavori in corso					
b)	<b>totale immobilizzazioni materiali</b>					
c)	<b>partec. imprese controllate o collegate</b>					
	<u>crediti finanziari</u>					
d.1)	depositi per utilizzo aree					
d.2)	Enac per rimborso mutui					
d.3)	altri					
d)	<b>totale crediti finanziari</b>					
	<b>Totale immobilizzazioni</b>					
	ATTIVO CIRCOLANTE					
	<u>crediti commerciali</u>					
f.1)	clienti <sup>(1)</sup>					
f.2)	imprese controllate, collegate e controllanti					
f)	<b>totale crediti commerciali</b>					
	<u>altri crediti</u>					
g.1)	erario					
g.2)	enti previdenziali e dipendenti					
g.3)	Stato per contributi investimenti					
g.4)	altri crediti					
g.5)	acconti lavori in corso					
g)	<b>totale altri crediti</b>					
f+g)	<b>totale crediti</b>					
	<u>disponibilità a breve</u>					
h.1)	banche					
h.2)	cassa					
	<b>totale disponibilità a breve</b>					
	<b>Totale attivo circolante</b>					
	Δ rettifiche fondo ammortamento (civiltico/tecnico-economico)					
	<b>TOTALE ATTIVO</b>					

(1) incluso fondo rischi, non ancora accantonato in contabilità regolatoria, al netto degli anticipi da clienti

#### 4 – TRATTAMENTO DEGLI INVESTIMENTI FINANZIATI CON CONTRIBUTI PUBBLICI E FONTI NON ONEROSE

1. Precisa la Direttiva (par. 3.2.1,co.1) che: *“per contributi pubblici sono da intendersi i contributi concessi a titolo non oneroso ai gestori e finalizzati alla realizzazione o al miglioramento delle infrastrutture aeroportuali. Non sono da intendersi contributi pubblici le risorse ottenute sotto forma di capitale di rischio o di capitale di credito, se le relative operazioni sono effettuate a condizioni di mercato”.*
2. La Direttiva stabilisce che l'eventuale inclusione nel CIN del valore delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici, oltre a soddisfare i criteri dalla stessa fissati al par. 3.2.1, secondo capoverso, è subordinata alla condizione che i contributi siano scaturiti da leggi nazionali approvate e finanziate prima della entrata in vigore della Delibera CIPE n. 86/200. Ne segue che
  - a) la data di contrattualizzazione o comunque di formalizzazione della concessione del contributo ovvero di materiale erogazione dello stesso può essere successiva alla Delibera CIPE sopra citata;

- b) la sussistenza di specifiche convenzioni con i gestori aeroportuali in attuazione di leggi di finanziamento non rappresenta una “*condicio sine qua non*” ai fini dell'applicazione della previsione.
3. La previsione deve intendersi estesa :
- (i) agli asset realizzati con risorse concesse e finanziate dallo Stato o da Enti territoriali prima della entrata in vigore della Delibera CIPE n. 86/2000, tenuto conto della provenienza comunque pubblica di tali risorse;
  - (ii) alle somme non materialmente erogate da soggetti pubblici ma comunque a carico di essi (ad esempio, autorizzazioni a contrarre mutui con ammortamento a loro carico) in forza di leggi nazionali, a condizione che queste ultime siano state approvate nel termine sopra indicato;
  - (iii) ai conferimenti “in natura” inizialmente attribuiti con le concessioni di gestione aeroportuale, avvenute in forza di leggi speciali od in applicazione di leggi ordinarie, le quali abbiano determinato – in favore delle società affidatarie della gestione – il conferimento del sedime e dei beni su di esso originariamente insistenti.
4. Tenuto conto di quanto sopra ed al fine di evitare discriminazioni fra società di gestione, la portata della previsione deve considerarsi generalizzabile ai beni conferiti in forza di norme<sup>9</sup> a qualunque società di gestione a) all'atto dell'affidamento della concessione, o b) in forza di successivi atti integrativi, o c) all'atto della trasformazione della concessione originaria in concessione di gestione parziale o totale, sempre che tali conferimenti siano intervenuti prima dell'entrata in vigore della Delibera CIPE 86/2000.
5. In conseguenza di ciò, i gestori che ritengano di avvalersi delle previsioni di cui al paragrafo 3.2.1. della Direttiva, dovranno fornire all'ENAC la documentazione comprovante l'importo dei contributi di cui ai precedenti punti 2-3-4, le modalità e le date di erogazione, la tipologia di immobilizzazioni finanziate, la destinazione d'uso delle stesse (es. servizi regolamentati, servizi non regolamentati, ecc.), il regime concessorio in essere alla data del conferimento o del contributo ammesso.
6. Infine, l'ammissibilità al CIN decorre dalla data di entrata in esercizio delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici (salvo quanto al punto 23, lett. c)), ancorché successiva alla data di entrata in vigore della Delibera CIPE 86/2000.
7. Per i contributi pubblici rispondenti alle condizioni indicate ai punti precedenti, la Direttiva prevede la concorrenza a fini tariffari, nel limite dell'importo massimo consentito, di distinte ipotesi, di seguito illustrate, legate alla circostanza che le società di gestione siano state, o meno, oggetto di processi di privatizzazione.

#### 4.1. – Determinazione degli effetti dei processi di privatizzazione

##### 4.1.1. – Ammissibilità delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici

8. Nei limiti di quanto indicato al precedente paragrafo, l'ammissibilità a fini tariffari od al fine della determinazione del margine delle attività non regolamentate delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici è subordinata alle seguenti condizioni:
- a) i contributi pubblici o i conferimenti siano stati concessi prima del 26 settembre 2000, data di entrata in vigore della Delibera CIPE 86/2000;
  - b) l'ingresso di nuovi soci privati sia avvenuto (i) successivamente alla concessione del contributo o al conferimento dei beni di cui alla lett. a) e, comunque, antecedentemente alla citata data del 26 settembre 2000, oppure (ii) successivamente alla data di entrata in vigore della Direttiva;
  - c) tale ingresso sia intervenuto a titolo oneroso, vale a dire, con il versamento di un prezzo congruo ai sensi di quanto al punto 9 che segue.
9. La condizione indicata al precedente punto 8, lett. b) si fonda sulle considerazioni che seguono:
- a) la previsione della Direttiva, circa l'ammissibilità – in caso di ingresso di soci privati – al CIN delle immobilizzazioni conferite gratuitamente o finanziate con contributi pubblici, si fonda sulla presunzione che, con il prezzo versato, il diritto di sfruttamento di tali immobilizzazioni sia stato pro-quota riscattato, sostanzialmente alla stessa stregua di quelle autofinanziate, con il conseguente diritto di vederne riconosciuto l'onere anche in termini tariffari;

---

<sup>9</sup> Legge 537/93, Legge 351/95, Regolamento approvato con D.M. 521/97, Legge 135/97.

- b) la Delibera CIPE 86/2000 aveva tuttavia inequivocabilmente escluso tale possibilità, sancendo il principio della non ammissibilità al CIN dei beni finanziati con contributi pubblici non onerosi;
  - c) ne segue che le operazioni di privatizzazione successive alla data di entrata in vigore di detta Delibera non erano legittimate a scontare tale ammissibilità nel prezzo pagato; in questo senso si è espressa anche l'Autorità garante della concorrenza e del mercato con la Segnalazione 6 novembre 2007;
  - d) vanno invece ammesse ai benefici della previsione le società per le quali siano intervenuti processi di privatizzazione prima della Delibera CIPE 86/2000, vale a dire, in assenza di una norma che espressamente escludesse tale possibilità;
  - e) è infine consentito, considerato che la Direttiva espressamente innova al riguardo rispetto alla Delibera CIPE 86/2000, l'ammissibilità delle immobilizzazioni conferite o realizzate con contributi pubblici concessi a titolo non oneroso, entro i termini stabiliti, in caso di operazioni di privatizzazioni successive all'entrata in vigore della Direttiva.
10. La norma non si estende ai soci privati entrati al momento della costituzione della società, in quanto tale ingresso è precedente all'affidamento della concessione ed alla erogazione di qualunque contributo.
  11. Dal momento che la Direttiva fa riferimento alla nozione generale di "ingresso" di soci privati, previsione, subordinatamente alle condizioni indicate ai punti precedenti, si estende anche al caso di ingresso mediante partecipazione ad aumenti di capitale.
  12. La quota del valore netto delle immobilizzazioni pubbliche ammissibile ai sensi delle presenti linee guida non può eccedere la quota di acquisizione da parte di soci privati entranti, così come anche indicato dall'Autorità della concorrenza con la citata Segnalazione.
  13. La quota del prezzo versato che incorpora l'eventuale componente di "sovrapprezzo", se presente nel bilancio della società di gestione, viene considerata nella contabilità regolatoria al netto 1) dell'ammortamento finanziario intervenuto dalla data di privatizzazione all'anno base e 2) delle immobilizzazioni pubbliche ammesse ai prodotti regolamentati, ed evidenziata separatamente rispetto alle immobilizzazioni pubbliche pertinenti le attività non regolamentate.
  14. E' ammesso al CIN dei servizi non regolamentati il complesso delle immobilizzazioni materiali ed immateriali iscritte nel bilancio del gestore pertinenti la gestione caratteristica dell'aeroporto al netto di quanto imputabile ai servizi regolamentati, in base alle previsioni della Direttiva ministeriale del 15 giugno 2007, ed alle attività escluse.

#### 4.1.2. – Valutazione delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici

15. Nel caso delle immobilizzazioni autofinanziate, le linee guida consentono l'ammissione del **valore corrente**, con la rivalutazione del valore residuo di libro mediante appropriati indici storici di variazione dei prezzi, tenuto conto che risponde a principi di equità e ragionevolezza che la società recuperi in termini reali il costo degli investimenti a suo carico (cfr. precedente sezione 3, punti 5 e 6).
16. Stabilisce tuttavia la Direttiva che l'inclusione nel CIN riconosciuto ai fini tariffari delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici è ammessa nei limiti del valore contabile netto.
17. Il riferimento al valore contabile netto, introdotto dalla Direttiva, esclude che i cespiti in questione, iscritti nel bilancio di molte società di gestione nello stato patrimoniale o fra i conti d'ordine, possano essere rivalutati.
18. Il valore contabile netto è dunque:
  - a) quello che all'anno base risulterà iscritto in bilancio, rettificato attraverso la ricostruzione del fondo ammortamento secondo le aliquote tecnico economiche indicate alla precedente sezione 3;
  - b) in assenza di annotazioni in bilancio, si dovrà procedere all'accertamento del costo storico di realizzazione, risultante dai documenti contabili relativi all'opera pubblica realizzata, da cui andrà detratto l'ammortamento per le annualità trascorse tra l'entrata in esercizio e l'anno base.
19. Per le privatizzazioni che interverranno **successivamente alla Direttiva**, la conoscenza, da parte del socio entrante, del riferimento al valore contabile netto delle immobilizzazioni pubbliche in essa contenuto, non potrà legittimare aspettative in ordine al recupero, mediante il meccanismo tariffario, del valore corrente di detti beni. Ne segue che in tali casi andrà computato il valore contabile netto.

20. Il criterio di cui al punto che precede non può essere esteso alle privatizzazioni antecedenti la Delibera CIPE 86/2000, tenuto conto che l'aspettativa dei soci entranti di portare a corrispettivo il valore corrente, all'epoca, di tali immobilizzazioni, scontandolo di conseguenza nel prezzo versato, è maturata in concomitanza di un vuoto normativo.
21. Ne segue che per le privatizzazioni antecedenti alla Delibera n. 86/2000 il valore netto corrente delle immobilizzazioni pubbliche potrà essere calcolato analogamente a quanto illustrato nella sezione 3 per le immobilizzazioni autofinanziate, applicando i medesimi indici di rivalutazione e i medesimi coefficienti di ammortamento.
22. Fermo quanto sopra in ordine alla valorizzazione delle opere pubbliche, va evidenziato che la Direttiva non fissa alcuna soglia minima di partecipazione di soci privati. Ne segue che l'ammissibilità al CIN delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici scatta indipendentemente dalla quota della partecipazione acquisita sebbene il riconoscimento resti vincolato all'entità della quota acquisita in ragione della condizione "sostanziale" della onerosità prevista dalla Direttiva. Ogni previsione contraria, infatti, comporterebbe quell'*"indebito arricchimento degli azionisti delle società di gestione"*, pubblici e privati, escluso dalla Direttiva.
23. Tenuto conto di quanto sopra, vengono indicati qui di seguito i criteri per la determinazione dei limiti entro i quali, in rapporto al prezzo pagato, il valore delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici potrà essere ammesso a capitale:
- a) in linea di principio – come pro-quota delle azioni acquistate – il prezzo pagato dovrebbe essere maggiore della somma (i) del patrimonio netto della società e del valore (a seconda della data di ingresso, contabile o corrente) residuo, all'atto della privatizzazione, delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici ammessi (inclusi gli importi contabilizzati dei lavori in corso) e (ii) del valore delle immobilizzazioni che, a fronte dei contributi concessi, non sono state ancora realizzate (fatto pari all'ammontare dei contributi "residui"). L'eccedenza del prezzo pagato rispetto alla somma di tali elementi può essere genericamente indicato come sovrapprezzo o avviamento; un divario di segno opposto sarebbe invece indicativo del fatto che il prezzo pagato non copre almeno una delle tre componenti;
  - b) se calcolato con riferimento al momento della privatizzazione, il massimo valore ammissibile delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici è pari al minor importo fra (i) il loro valore (a seconda della data di ingresso, contabile o corrente) netto (*VCM*), incluse le lavorazioni in corso contabilizzate, e (ii) la somma tra (*VCM*) e sovrapprezzo (*G*), ottenuto come  $G = P - (PN + VCM + C)$ , dove (*P*) è il valore di privatizzazione, (*PN*) è il patrimonio netto della società, (*C*) è l'ammontare dei contributi concessi ma a quella data non ancora erogati o comunque non ancora "tradottisi" in infrastrutture in esercizio;
  - c) con riferimento all'anno base del contratto di programma, il valore (a seconda della data di ingresso, contabile o corrente) netto massimo di cui alla precedente lett. b) va (i) incrementato del valore delle immobilizzazioni aggiuntive realizzate (e contabilizzate in via definitiva) nel frattempo con i contributi ammessi non ancora utilizzati al momento dell'ingresso del socio privato, (ii) incrementato dell'ulteriore rivalutazione fra l'anno di privatizzazione e l'anno base, e (iii) abbattuto delle quote di ammortamento complessivamente maturate all'anno base.
24. Il valore netto delle immobilizzazioni conferite o finanziate con contributi pubblici, quantificato come sopra, andrà allocato tra le diverse aree di attività del gestore, vale a dire, fra i servizi regolamentati, quelli non regolamentati soggetti alla norma sul margine e quelli non pertinenti.
25. Ai fini di quanto al precedente punto, andranno utilizzati i criteri ed i driver indicati nella sezione 5.
26. La componente del prezzo di privatizzazione che eccede il valore delle immobilizzazioni pubbliche ammesse e di quelle autofinanziate, andrà: (i) **aggiornata solo in termini di rivalutazione a valori correnti, sulla base del deflatore indicato da ENAC**, dall'anno di privatizzazione all'anno base, limitatamente al primo periodo regolatorio; (ii) contabilizzata al netto dell'ammortamento finanziario intercorso tra la data di ingresso del socio privato e l'anno base; (iii) interamente allocata ai soli servizi non regolamentati sottoposti alla norma sul margine e, nei limiti di pertinenza, alle attività non caratteristiche.

#### 4.2. – Società di gestione non oggetto di processi di privatizzazione

27. L'inclusione nel CIN delle immobilizzazioni conferite o realizzate con contributi pubblici anche per società non oggetto di privatizzazione è consentita a condizione che:
- a) tale inclusione non produca effetti al rialzo rispetto alle “tariffe attualmente applicate”, e
  - b) “i relativi benefici economico-finanziari siano accantonati dalla società di gestione in un fondo indisponibile”.
28. Le “tariffe attualmente applicate” di cui al precedente punto 27, lett. a) sono quelle:
- **effettivamente applicate nell'anno base;**
  - considerate al lordo della detrazione del 75% del canone, in quanto misura transitoria ex legge 248/05.
29. Tali tariffe vanno confrontate con quelle che emergono dalla contabilità regolatoria come rapporto fra i costi riconosciuti e le unità di traffico (entrambi considerati all'anno base).
30. Considerata la condizione che non si producano rialzi tariffari e il principio di “neutralità economico-finanziaria”, l'accantonamento al fondo è richiesto solo per la quota di immobilizzazioni pubbliche allocate ai servizi regolamentati.
31. Ciò premesso, valgono le seguenti ulteriori considerazioni:
- a) le immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici, nei limiti di ammissibilità, saranno incluse nel CIN ed allocate ai singoli servizi regolamentati secondo criteri di pertinenza;
  - b) il corrispettivo di ciascun servizio regolamentato verrà determinato tenendo conto anche delle aliquote tecnico-economiche di ammortamento e di una remunerazione del capitale pari a quella stabilita nel WACC per il CIN autofinanziato;
  - c) nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria per il gestore e fatto salvo quanto alla successiva sezione 5, relativamente alle modalità di gestione, il fondo verrà parallelamente alimentato dai maggiori ricavi di cui alla precedente lett. b).
32. Tenuto conto che il vincolo di neutralità economico finanziaria rende indifferente al gestore il criterio di valutazione delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici – mentre la rivalutazione di esse andrebbe a gravare ulteriormente sugli utenti – e tenuto anche conto delle riserve manifestate dall'Autorità per la concorrenza nella citata Segnalazione, si rende opportuno in questi casi il ricorso al valore contabile netto.
33. **Per i diritti aeroportuali va precisato che, ai fini del confronto fra i livelli attualmente applicati e quelli scaturenti dalla contabilità regolatoria, questi ultimi vanno considerati al netto del margine commerciale.**
34. Nei casi in cui l'integrale applicazione delle previsioni sopra citate generasse un incremento tariffario rispetto ai livelli consuntivati nell'anno base si procederà ad una parziale applicazione delle stesse, consistente nel computo del capitale investito nei limiti permessi dalla condizione di invarianza dei livelli tariffari.
35. Al fine di garantire certezza della dinamica tariffaria, i gestori che intendono avvalersi della previsione del fondo sono tenuti a proporlo all'ENAC al momento dell'avvio dell'iter istruttorio per il CdP, con esclusione della possibilità di accedervi nel corso del periodo regolatorio.

#### 4.3. – Privatizzazioni successive all'entrata in vigore della Direttiva

36. Al fine di assicurare certezza della dinamica tariffaria, le privatizzazioni realizzate nel corso del periodo regolatorio producono effetti solo a partire dal successivo periodo regolatorio. Ne segue che potranno essere considerate al riguardo le privatizzazioni successive alla pubblicazione della Direttiva e completate prima della conclusione dell'iter istruttorio per il CdP.
37. Nel passaggio dal regime del fondo a quello proprio della privatizzazione, il valore residuo netto delle immobilizzazioni conferite o finanziate con contributi pubblici non onerosi va calcolato portando in detrazione l'intero importo delle rate di ammortamento tecnico economico maturate all'anno base ancorché parte di queste sia stata precedentemente allocata al fondo.

#### 4.4. – Società a “proprietà mista”

38. In coerenza con quanto esposto al punto 22 che precede, nel caso di società che presentino una combinazione delle condizioni delineate nei precedenti paragrafi 4.1 e 4.2, si applica una combinazione fra le diverse soluzioni. In tal caso:
- a) andrà preventivamente quantificato l’impatto sui corrispettivi vigenti della applicazione della norma per la componente “privatizzazione”, e
  - b) successivamente l’ulteriore impatto della norma sul fondo; l’applicazione di quest’ultima resterà subordinata alla condizione di non rialzo tariffario.

#### 4.5. – Modalità di gestione del fondo (Direttiva, paragrafo 5.1, lettera h))

39. I gestori sono tenuti ad accantonare in un apposito fondo, oggetto di separata contabilizzazione, i maggiori ricavi rinvenienti dagli incrementi tariffari di cui ai precedenti paragrafi 4.2 e 4.4.
40. Gli accantonamenti dovranno essere contabilizzati tempestivamente, vale a dire, contestualmente all’incasso dei maggiori introiti.
41. Il fondo ha natura finanziaria e la sua gestione dovrà realizzarsi nel rispetto del principio della neutralità economico-finanziaria per il gestore. **Il fondo è riportato nel bilancio del gestore con le modalità dettate dai principi contabili e di redazione del bilancio.**
42. Qualora i gestori siano tenuti a contabilizzare come ricavi gli introiti tariffari che alimentano il fondo, essi contribuiranno a formare la base imponibile della società:
- a) il reddito imponibile a questo fine va determinato come differenza fra i ricavi derivanti dagli incrementi tariffari permessi dalla norma, da un lato, le quote di ammortamento degli investimenti finanziati attraverso il fondo e quota di altri costi (diretti, indiretti, generali) incrementali, dall’altro, secondo i drivers indicati alla sezione 5;
  - b) al tempo stesso, gli investimenti realizzati con le risorse tratte dal fondo non producono effetti sui corrispettivi, né in termini di ammortamento né di remunerazione del capitale, posto che tali effetti sono stati anticipati e, anzi, hanno alimentato la costituzione del fondo stesso. Tuttavia, tali investimenti dovranno essere registrati nello stato patrimoniale, alla stregua degli investimenti di ampliamento e miglioria dei beni di proprietà del concedente, e al tempo stesso saranno soggetti ad ammortamento civilistico. La risultante asimmetria degli effetti (nulli sui ricavi, positivi sui costi) produrrà dunque benefici fiscali di cui si dovrà tenere debito conto, proprio nel rispetto della condizione di neutralità economico-finanziaria. La via che appare al riguardo più agevole da percorrere è che le minori imposte in tal modo versate (calcolate moltiplicando le rate annue di ammortamento per il *tax rate* applicato nella definizione del WACC) siano portate in aumento del fondo.
43. Il fondo dunque non potrà che costituire una partita extra-contabile, alimentata:
- a) in entrata:
    - (i) dall’incremento tariffario, a sua volta pari alle quote di ammortamento delle immobilizzazioni conferite o finanziate con contributi pubblici e alla remunerazione del relativo valore contabile netto, o parte di esse in caso di “sforamento” rispetto ai livelli vigenti;
    - (ii) dagli “interessi” sulla giacenza media del fondo, il cui tasso è fissato pari al WACC;
    - (iii) dai risparmi di imposta di cui al punto 42 sopra;
  - b) in uscita:
    - (i) dalla spesa per oneri pluriennali ammortizzabili, mentre ogni altro pertinente costo di esercizio, allocato in base ai normali drivers indicati nella sezione 5, verrà riconosciuto nella componente *k* di incremento tariffario;
    - (ii) dagli oneri fiscali.
44. Le previsioni di cui al precedente punto 43 lett. a) – (iii) e b) – (ii) si applicano solo nel caso in cui le vigenti norme fiscali e gli orientamenti dell’amministrazione finanziaria impongano alle società di gestione la contabilizzazione, come ricavi, degli introiti in parola e, come costi, degli ammortamenti relativi agli investimenti finanziati dal fondo.
45. L’effettivo utilizzo del fondo è soggetto a indirizzi che il Ministero dei trasporti dovrà emanare.
46. L’ENAC vigilerà sulle modalità di gestione del fondo e sulla coerenza dei suoi utilizzi rispetto agli indirizzi di cui al punto precedente. A tal fine i gestori sono tenuti a rendicontare all’Ente, su base

trimestrale, i flussi in entrata e in uscita dal fondo. Le rendicontazioni annuali dovranno essere sottoposte a certificazione.

## 5 – CRITERI DI REDAZIONE DELLA CONTABILITÀ SEPARATA

1. La Direttiva, nel richiamare in premessa la legge 248/05 che ha stabilito l'obbligo per le società di gestione di presentare all'Enac, entro 30 giorni dalla approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso o in corso al 31 dicembre di ciascun anno, la relativa rendicontazione analitica, stabilisce che il sistema di contabilità analitica dovrà essere in grado di individuare i ricavi ed i costi di competenza di ciascuno dei servizi espletati sul sedime aeroportuale, regolamentati e non regolamentati, per classi omogenee di attività.
2. In particolare, devono formare separato oggetto di detta contabilità i centri di costo e di ricavo relativi a ciascuno dei servizi regolamentati, anche secondo quanto disposto dall'art. 7 del D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, nonché relativi all'insieme dei restanti servizi non regolamentati, pertinenti e non.
3. I gestori dovranno inoltre dimostrare – se necessario attraverso riclassificazioni delle partite contabili – la piena e trasparente riconciliazione con il bilancio civilistico, in particolare evidenziando le partite escluse.”
4. Appare opportuno delineare preliminarmente cosa debba intendersi con i termini “contabilità generale” e “contabilità analitica” (o industriale). Il discrimine va ricercato nel tipo di finalità che si intende perseguire: mentre nel primo caso si cerca di rilevare fatti di gestione e valori riguardanti l'impresa intesa nella sua globalità ai fini della redazione di un bilancio di periodo, nel secondo caso sono considerati i singoli processi produttivi per valutarne, all'interno della funzione del controllo di gestione, l'efficienza e la redditività.
5. La contabilità generale civilistica ha funzioni di garanzia nei confronti degli azionisti, dei terzi (in particolare dei fornitori e dei creditori) e dell'erario, ha forma aggregata e risponde a precise disposizioni civilistiche e fiscali oltre che a principi generali condivisi.
6. La contabilità analitica (o industriale) persegue l'obiettivo di ottimizzare la gestione imprenditoriale. Essa presuppone l'adozione da parte dell'impresa di un “sistema” contabile che consenta la rielaborazione analitica dei dati della contabilità generale “per destinazione”, in ragione dei vari “prodotti” erogati dall'azienda ed ancora di gestire le attività/servizi in maniera unitaria ma attraverso strumenti di rilevazione idonei a rappresentare contabilmente la situazione patrimoniale ed economica delle attività/servizi in modo separato, come fossero svolte da imprese diverse ed indipendenti.
7. Ciò comporta il ricorso a “Sistemi di contabilità analitica” (riconciliabili con la contabilità generale) che permettano rilevazioni specifiche non solo per natura, ma anche per “destinazione”, ancorata questa a predefiniti “centri” di costo e di ricavo.
8. L'attività di separazione contabile, già definita dalla Delibera CIPE n. 86/2000 e richiamata dalla legge 248/05, non può dunque prescindere da una contabilità industriale di tipo analitico ed inoltre, per non inficiare l'attività di costruzione tariffaria, tale contabilità analitica deve essere impostata per una attenta e precisa individuazione dei costi che vanno attribuiti direttamente ai servizi, regolamentati e non, contenendo quanto più possibile il ricorso a processi di allocazione indiretta dei costi alle attività.
9. Distinta da quella generale e dalla analitica è la contabilità regolatoria, il cui fine ultimo è quello di tutelare gli utenti e, se ricorrono le condizioni, i concorrenti. Essa viene dunque ricavata da quella analitica, ma può differirne in misura anche consistente. Costi ammissibili a fini civilistici e fiscali, possono infatti non esserlo a fini regolatori (quali ad esempio, oneri e proventi straordinari, ammortamento di alcuni cespiti, ecc.) come può verificarsi il caso contrario (es. rivalutazione dei cespiti per il recupero dei costi in termini reali). Fatta salva la riconciliabilità con la contabilità generale e con le risultanze sintetiche di bilancio, ad essa si perviene anche con l'utilizzo di metodi “extra-contabili.
10. Sulla contabilità regolatoria viene poi costruito l' “Anno-base” che, allo scopo di costituire valido riferimento per la definizione dei corrispettivi aeroportuali di equilibrio, viene “normalizzato” – rispetto all'anno contabile – affinché sia effettivamente “rappresentativo” dei costi che a “regime” vanno ascritti al singolo centro di tariffazione.

11. Per la determinazione della dinamica pluriennale dei corrispettivi applicabile nel periodo di vigenza del CdP, il Regolatore si avvale non solo dei costi storici risultanti dalla contabilità analitica, che ne rappresentano la base di partenza, ma anche di elementi aggiuntivi (es. rilevazioni statistiche, dati revisionali, “benchmarks”, obiettivi di produttività, parametri di allocazione dei rischi, standard di redditività del capitale investito, ecc)
12. La normativa vigente e la Direttiva prevedono diversi obblighi di redazione della contabilità separata in relazione alla:
  - a) rendicontazione annuale imposta a tutti i gestori dall’art. 11-*decies* della legge 248/05 al fine di non incorrere nell’abbattimento dei diritti aeroportuali in misura pari al 10%;
  - b) elaborazione di contabilità regolatoria da parte dei gestori che stipulano il CdP, sia in relazione alla costruzione dell’anno base che in ogni anno del periodo regolatorio;
  - c) elaborazione di contabilità regolatoria da parte dei gestori per i quali debba procedersi alla revisione dei diritti aeroportuali ai sensi del par. 5.3, comma 3, della Direttiva.
13. Nel paragrafo che segue sono esposti i criteri per l’adempimento dell’obbligo di cui al precedente punto 12, lett. a), mentre nei paragrafi successivi sono esposti i criteri relativi agli obblighi di cui al precedente punto 12, lett. b) e c) che si intendono uniformi per le due fattispecie e che assorbono l’obbligo di rendicontazione di cui alla lett. a).

#### 5.1. – Rendicontazione annuale semplificata

##### 5.1.1. – Contabilità analitica ex L. 248/05, art. 11-*decies*, comma 2

14. Annualmente i gestori sono tenuti a far pervenire all’ENAC, entro trenta giorni dalla approvazione del bilancio, i dati della contabilità analitica, organizzati separatamente per centri di costo e di ricavo, relativi: (i) a ciascuno dei servizi regolamentati svolti nell’aeroporto affidato, costituenti autonomo centro di tariffazione; (ii) all’insieme dei servizi non regolamentati di cui al par. 1.2 della Direttiva, se svolti e/o erogati nell’ambito del sedime aeroportuale a favore dell’utenza dello scalo; (iii) alle attività “escluse” in quanto non pertinenti la gestione caratteristica o erogate fuori del sedime aeroportuale. Per quanto al punto (i), costituisce riferimento il documento “Elenco prodotti/cespiti/servizi” riportato in allegato alle presenti linee guida (Allegato 3). **Tale allegato potrà essere oggetto di modifiche/integrazioni a seguito di procedure di consultazione estese sia agli utenti aeroportuali (vettori, handlers, ...) che ai gestori.**
15. I dati della contabilità analitica saranno certificati da società di revisione contabile che ne attesterà, secondo quanto previsto al successivo punto 41, la rispondenza, oltre che ai dettami delle norme civilistiche e fiscali ed ai principi contabili internazionali, ai criteri fissati dalla Direttiva ed a quanto stabilito dalle presenti Linee guida.
16. Dalla mancata o ritardata presentazione all’ENAC, rispetto al limite fissato al precedente punto 14, dei dati e della relativa certificazione, discende l’applicabilità della riduzione dei diritti aeroportuali ex lege 324/76, prevista dalla Legge 248/05 all’art. 11-*decies*, cui provvederà l’ENAC, previa informativa al Ministero dei trasporti, con mantenimento della riduzione fino ad intervenuto rispetto del dettato normativo. La contabilità analitica e la dichiarazione del certificatore rese in difformità rispetto a quanto previsto dalle presenti Linee guida saranno equiparate, negli effetti, alla mancata presentazione dei dati.
17. Per l’uniformità dell’informazione che deve essere resa all’Ente e per la raffrontabilità dei dati, i gestori utilizzeranno, ai fini dell’obbligazione indicata al precedente punto 14, il prospetto sintetico allegato alle presenti Linee guida (Allegato 1) e la certificazione di cui al punto 41.
18. Il prospetto sintetico (Allegato 1) consente l’evidenza separata dei costi e dei ricavi di pertinenza del singolo prodotto regolamentato, di quelli ascrivibili all’insieme delle attività non regolamentate ed alle altre eventuali attività escluse.
19. Le attività di handling saranno indicate tra i servizi regolamentati o tra quelli non regolamentati, a seconda che soggiacciano ancora alla regolazione in quanto svolte – di fatto o di dritto – in regime di esclusiva o che siano viceversa prestate in concorrenza con terzi. In entrambi i casi, tali attività avranno separata e distinta evidenza rispetto alle altre attività indicate nella sezione.

20. In considerazione degli indirizzi emersi in sede comunitaria, costituirà centro specifico di tariffazione l'assistenza al passeggero diversamente abile (PRM), così come, in ragione dell'attenzione che deve essere riservata all'aviazione generale, tale settore di attività troverà specifica evidenza tra i prodotti regolamentati quale sub articolazione dei corrispettivi e diritti applicabili all'aviazione commerciale.
21. I beni utilizzati dagli Enti di Stato, se a carattere oneroso, costituiscono centro di costo/tariffazione.
22. Il prospetto (Allegato 1) riporta i costi per "natura", secondo l'ordine e la classificazione civilistica, e ne rappresenta l'allocazione per destinazione – in forma aggregata (diretta, diretta con driver e indiretta) – ai singoli prodotti regolamentati, all'insieme dei non regolamentati ed alle attività escluse.
23. Nell'ultima colonna saranno evidenziate le risultanze del bilancio, per il pieno e trasparente riconcilio tra queste ed i dati della contabilità analitica, mentre nella colonna "altro/non pertinenti" saranno indicate le partite:
  - a) di carattere eccezionale, non ripetitivo e riferibile a fatti straordinari;
  - b) non ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogate all'interno dello scalo a favore dell'utenza aeroportuale.
24. I proventi ed oneri di natura finanziaria, e tutte le imposte – ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro e dell'ICI – sono da considerare partite "escluse".
25. A completamento dell'informativa resa, il prospetto riporta il saldo (ricavi – costi) per ciascuna attività (colonna) in esso indicata.
26. I dati sono integrati, fuori della parità contabile:
  - dall'IRAP di competenza in ragione del costo del lavoro dipendente già attribuito a ciascun servizio;
  - dalle immobilizzazioni autofinanziate di pertinenza di ciascun prodotto (considerate al loro valore contabile netto da bilancio);
  - dell'ICI.
27. Anche per le voci fuori parità sarà fornita evidenza del riconcilio con le risultanze del bilancio.
28. Nel caso di società che gestiscono in regime concessorio più scali, il prospetto (Allegato 1) dovrà essere presentato all'ENAC per ciascun aeroporto, oltre che per il "sistema" ai fini del riconcilio con il bilancio.
29. Il prospetto sintetico è trasmesso annualmente all'ENAC, unitamente al bilancio societario e a quello delle imprese controllate, corredato dai dati di traffico, secondo quanto indicato alla sezione 8, e di quelli relativi alle unità di servizio rese nell'anno per ciascuno dei servizi soggetti a regolazione.
30. I dati presentati dal gestore in sede di rendicontazione annuale ex legge 248/05, art. 11-*decies*, co. 2, devono risultare verificabili da parte dell'ENAC oltre che comparabili nel tempo in ragione dei processi di allocazione dei costi che sono propri di un "Sistema di contabilità analitica", certificato da società di revisione contabile, di cui ciascun gestore è tenuto a dotarsi per quanto disposto dalla Legge 248/05 all'art. 11-*decies*.
31. L'impianto contabile sarà adeguato, per complessità e grado di analiticità, alla dimensione della impresa aeroportuale e dovrà consentire la rilevazione automatica dei dati di costo e di ricavo per "destinazione", riferita questa ai vari servizi regolamentati ed alle altre attività svolte dal gestore oltre la raffrontabilità nel tempo.
32. Il Sistema dovrà altresì consentire la verificabilità, e la certificabilità annuale da parte della società di revisione, dei processi di attribuzione dei costi (diretti, diretti pro quota ed indiretti) e dei ricavi per "prodotto".

#### 5.1.2. – Rendicontazione annuale per gestori in regime autorizzatorio art. 17 – Legge 135/97

33. I soggetti titolari di gestione parziale aeroportuale, anche in regime precario, sono autorizzati per quanto previsto dall'art. 17 della Legge 135/97 all'occupazione ed all'uso dei beni demaniali ancora non trasferiti in concessione, ed a percepire i diritti di cui all'art. 1, lett. a) della Legge 324/76.

34. I diritti percepiti sono vincolati ad interventi indifferibili ed urgenti necessari alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sui beni aeroportuali oggetto del provvedimento autorizzatorio, nonché all'attività di gestione aeroportuale.
35. I soggetti autorizzati sono tenuti a corrispondere una cauzione pari al 10% dei diritti aeroportuali introitati, da versare mensilmente all'erario.
36. Lo Stato conserva su tali aree il diritto a percepire ogni altra entrata diversa da quelle espressamente previste dall'art. 17.
37. Le risorse rimosse dal gestore ai sensi della legge 135/97 restano vincolate a piani di intervento definiti dall'ENAC per una – o più annualità – non sempre coincidente con l'anno solare.
38. La gestione di tali risorse e dei relativi impieghi trova annotazione non omogenea nei bilanci delle società autorizzate, che registrano una pressoché generale sfasatura temporale tra incassi ed impieghi autorizzati, con effetto sul risultato di esercizio non sempre neutro.
39. Pertanto ai fini della Rendicontazione annuale semplificata i gestori dovranno dare evidenza nel prospetto (Allegato 1), per i diritti ricadenti nel perimetro autorizzatorio della legge 135/97, dei ricavi e dei costi, che, per competenza, hanno trovato registrazione nel conto economico del bilancio societario. I dati in questione saranno integrati con le poste attive e passive dello stato patrimoniale che concorrono a definire il saldo della gestione dell'art. 17 come definito da ENAC per l'anno considerato.
40. Ove ad alcuni degli impegni indicati nei piani definiti dall'ENAC il gestore abbia provveduto con ricorso a risorse interne (es. commesse interne), il prospetto della contabilità analitica deve riportare corretta e chiara evidenza della intervenuta contabilizzazione.

#### 5.1.3. – Certificazione

41. I dati della contabilità analitica saranno presentati all'ENAC nel rispetto dei termini fissati dalla Direttiva ministeriale, unitamente a dichiarazione resa da Società di certificazione che dovrà attestare:
  - la riconciliabilità dei dati riportati nel prospetto sintetico (Allegato 1) con le risultanze del bilancio civilistico;
  - l'assenza di partite straordinarie, della gestione finanziaria, di carattere fiscale, ad eccezione dell'IRAP sul lavoro dipendente e dell'ICI;
  - la corretta allocazione dei costi e dei ricavi ai singoli servizi regolamentati, all'insieme dei servizi non regolamentati ed alle eventuali attività escluse;
  - la rispondenza dei dati e della loro allocazione ai principi fissati dalla legge 248/05, dalla Direttiva e dalle presenti Linee guida;
  - la rispondenza delle immobilizzazioni riportate nel bilancio ai valori netti da "libro cespiti";
  - le aliquote di ammortamento applicate, se modificate rispetto a quelle di bilancio;
  - l'esclusione di contributi pubblici a qualunque titolo pervenuti alla società in conto "impianti".Per i gestori parziali e parziali precari la certificazione dovrà altresì esprimersi in ordine alle partite attive e passive che, nell'esercizio, hanno trovato annotazione nel conto economico e nello stato patrimoniale in ragione delle risorse introitate per effetto del regime autorizzatorio previsto dall'art. 17 della legge 135/97 e per i vincoli cui tali risorse sono assoggettate.

#### 5.2. – Contabilità regolatoria per contratti di programma e revisione diritti aeroportuali

42. Ai fini dell'avvio dei procedimenti volti alla revisione dei diritti aeroportuali od alla elaborazione della proposta di CdP da sottoporre al vaglio dei Ministeri e del CIPE, e per ciascuna delle annualità di vigenza del contratto, successiva a quello della stipula, i gestori interessati al procedimento sono tenuti a presentare all'Ente i prospetti informativi di seguito indicati relativi alla contabilità regolatoria, sostenuti da idonea certificazione secondo quanto disposto al paragrafo 5.4 che segue.
43. Il prospetto (Allegato 2) consente, come il modello (Allegato 1) di cui ricalca l'articolazione, l'evidenza separata dei costi e dei ricavi di pertinenza del singolo prodotto regolamentato, offerto all'apertura dell'istruttoria nell'aeroporto (cfr. Allegato 3), e di quelli ascrivibili all'insieme delle attività non regolamentate, potenzialmente soggette alla norma sul "margine" e alle altre attività "escluse". Tale quadro garantirà, nel corso dell'istruttoria finalizzata al primo CdP, la trasparenza dell'eventuale processo di razionalizzazione tariffaria deciso nel corso del procedimento istruttorio, secondo linee di

convergenza verso un'articolazione quanto più possibile semplificata ed uniforme fra i vari scali, per aree omogenee di servizio reso e per utenza servita.

44. Tutte le attività aviation e non aviation devono concorrere ai costi sostenuti per la gestione e lo sviluppo dell'aeroporto. La documentazione presentata dal gestore dovrà dunque consentire la verifica di tale contribuzione per ognuna delle macro aeree in cui si articola l'impianto aeroportuale: piste, piazzali, aerostazioni passeggeri, ecc. A tal fine ed a corredo dei dati contabili, il gestore provvederà a presentare all'ENAC la seguente documentazione munita del visto dell'ufficio tecnico dell'Ente, territorialmente competente:
- una planimetria in scala ridotta della complessiva infrastruttura aeroportuale, con riportati i più importanti edifici ed impianti e relativa destinazione d'uso;
  - aerostazione passeggeri;
  - aerostazione merci;
  - uffici spedizionieri;
  - magazzini;
  - hangar per rimessaggio aeromobili;
  - hangar manutenzione aeromobili;
  - aree di piazzale destinate alla sosta ed alle operazioni di assistenza a terra;
  - aree di piazzale destinate alla manovra ed alla movimentazione degli aeromobili;
  - aree esterne di accesso;
  - viabilità di air side;
  - aree tecniche, di servizio e di localizzazione impianti;
  - dettaglio superfici interne delle aerostazioni e degli edifici, suddivise per:
    - servizi aviation regolamentati (es. banchi accettazione, uffici, ecc.);
    - servizi aviation non regolamentati (ristorazione, negozi, ecc.);
    - attività non aviation;
    - attività "escluse";
    - evoluzione delle superfici in relazione agli investimenti programmati nel quinquennio di vigenza del CdP.
45. Per quanto concerne il costo del lavoro, il gestore comunicherà, relativamente all'ultimo quinquennio, la consistenza annuale dell'organico, sia in valori assoluti che in TPE, ed il relativo costo, al 31 XII e medio d'anno, evidenziando qualifiche e numero di unità impiegate a tempo indeterminato e determinato (in tal caso per durata). Quanto al personale di terzi impiegato nei servizi aeroportuali (es. servizi di sicurezza), andrà presentata la documentazione giustificativa del costo sostenuto (fatture contratti, ecc).
46. Per le manutenzioni specialistiche e per gli impianti di maggior rilievo l'ENAC si riserva di acquisire a campione i contratti stipulati con ditte esterne.
47. Con riferimento alle voci residue, generalmente riportate sotto la dicitura "Altro", il gestore dovrà fornire a richiesta dell'ENAC il necessario dettaglio.

#### 5.2.1. – Criteri di individuazione e di allocazione dei costi, dei ricavi e del CIN

48. I criteri che seguono si applicano in linea di principio a tutti i servizi oggetto delle presenti Linee guida salvo quanto nel successivo par. 5.2.2. in ordine alle specifiche indicazioni relative ai servizi non regolamentati.

##### 5.2.1.1. – Criteri di individuazione e di allocazione dei costi

49. I criteri fondamentali per la costruzione della contabilità regolatoria, dei costi e dei ricavi dei servizi regolamentati devono basarsi sui seguenti principi:
- pertinenza;
  - causalità;
  - congruità;
  - oggettività;
  - proporzionalità;
  - competenza (rispetto all'anno di riferimento);
  - trasparenza;
  - raffrontabilità nel tempo.

50. Da cui segue che i corrispettivi dei singoli servizi dovranno risultare aderenti a costi:
- a) pertinenti, ossia, funzionalmente legati ai servizi remunerati da detti corrispettivi;
  - b) quantificabili attraverso parametri oggettivi;
  - c) congrui rispetto a valutazioni di mercato e di efficienza;
  - d) effettivamente sostenuti dal soggetto che tali corrispettivi percepisce.
51. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria i costi potranno risultare di pertinenza:
- a) esclusiva di uno specifico servizio;
  - b) di più servizi, in tal caso allocabili in base a specifici drivers;
  - c) dell'insieme dei servizi (incluse spese generali) allocabili in base a drivers aggregati.
52. Il gestore sarà pertanto tenuto, separatamente per ciascun aeroporto ad esso affidato in concessione, alla compilazione dei tre prospetti allegati alle presenti Linee guida (Allegato 2.1, Allegato 2.2, Allegato 2.5) che provvedono a dare – sulla base dei criteri di seguito evidenziati e sostenuti da adeguata documentazione – separata evidenza dei costi (diretti, diretti pro quota ed indiretti) e dei ricavi di ognuno dei servizi regolamentati, e, nel loro insieme, dei servizi non regolamentati potenzialmente soggetti alla norma sul margine e delle attività escluse. Tale allocazione dovrà risultare conforme al documento Allegato 3, che costituirà parte integrante di ciascun CdP.
53. All'allocazione "diretta" in via esclusiva il gestore provvede per i costi che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente attribuibili a specifici centri di ricavo/tariffazione, quali a titolo esemplificativo:
- materiali di diretto impiego nella produzione del servizio/attività (es. vendite dirette);
  - personale direttamente impiegato/dedicato (es. sicurezza: n. dipendenti certificati dedicati, o numero ore per costo orario, ecc.);
  - utenze e altri servizi, se rilevabili nei consumi per unità (allacci separati, contatori a diffalco, ecc.);
  - manutenzioni ordinarie (contratti specialistici, ordini interni, bolle di intervento, ecc.);
  - ammortamenti di specifici impianti o macchinari (es. BHS, pontili, ecc.);
  - altri costi direttamente attribuibili.
54. Per le voci di costo di diretta pertinenza di una pluralità di "prodotti", l'allocazione a ciascuno di essi dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile sulla base di driver (es. mq., mc, n. addetti, ricavi, ecc.) scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse da parte di una specifica attività (Allegato 2.3).
55. In linea generale, l'allocazione "pro quota" di cui al precedente punto di oneri quali:
- pulizie;
  - utenze;
  - manutenzione ordinaria;
  - ammortamento;
- è realizzabile, in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, per singola infrastruttura o porzione di infrastruttura, e per singolo centro di ricavo/tariffazione in essa presente con il driver "mq", con obbligo di evidenza del relativo utilizzo attraverso il prospetto (Allegato 2.4).
56. La ripartizione pro quota in base al driver dei metri quadrati dovrà essere effettuata tenendo conto delle superfici impegnate dai singoli servizi (es. per la sicurezza: aree di appoggio degli apparati per il controllo sul passeggero e sul bagaglio a mano, aree dedicate al personale addetto a tali controlli, ecc.) e di quelle che risultino funzionalmente serventi tali attività (es. sempre per la sicurezza: aree impegnate dalla fila dei passeggeri in attesa del controllo, locali utilizzati dalla Polizia per le azioni ed interventi ad essa riservati e strettamente connesse a tali controlli).
57. Le aree ad uso comune interne ai vari edifici (scale, corridoi ed ascensori) dovranno essere attribuite in proporzione alle superfici già allocate in via diretta.
58. Il driver mq è suscettibile di correttivi, ove ciò si renda opportuno, al fine di tener conto:
- della destinazione delle aree (aree aperte al pubblico, aree tecniche, ecc.);
  - delle caratteristiche strutturali e di pregio delle aree in cui i servizi vengono svolti (es. hall passeggeri, hangar, locali BHS, magazzini, centraline, aree tecniche, ecc.);
  - del differente impatto su tali voci di costo (es. sulla pulizia) derivante dal tipo di attività svolta nelle varie aree aeroportuali.

59. Il valore delle aree tecniche, di servizio o destinate alla localizzazione di impianti è posto, generalmente pari a due terzi rispetto a quello delle aree dedicate al passeggero, sia in termini di consumi che di ammortamenti ed oneri manutentivi ordinari.
60. Le spese amministrative connesse alla gestione del personale (es: buste paga, turnazione, ferie, liquidazioni, oneri assicurativi e contributivi, ecc.) saranno ripartite in ragione del numero di "dipendenti" addetti a ciascun settore di attività, già attribuiti in via diretta.
61. **I costi generali ascrivibili al complesso delle attività del gestore e quelli non diversamente ripartibili tra i vari servizi sulla base di driver pertinenti ed obiettivi sono ribaltati tra i vari prodotti in proporzione al rapporto tra i costi diretti ed indiretti del singolo servizio ed i costi diretti ed indiretti allocati al complesso dei servizi. I costi da prendere in considerazione ai fine della chiave di ribaltamento sono sia quelli esterni che quelli interni.**
62. Costituiscono costi esterni quelli sostenuti dal gestore per l'acquisto di materie prime, beni e servizi impiegati nel ciclo produttivo (utenze, materie prime, servizi di manutenzione, pulizie, ecc.).
63. Vanno viceversa assimilati ai costi "interni" gli oneri sostenuti dal concessionario per l'acquisto di manodopera impiegata in attività regolamentate ed in particolare nei controlli di sicurezza ex art. 5 del D.M. 85/99, anche ove svolti con ricorso ad Istituti di Vigilanza esterni.
64. Rientrano tra i costi generali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, o sono ad essi assimilati:
- a) oneri per organi societari;
  - b) canone concessorio;
  - c) assicurazioni aeroportuali;
  - d) ammortamenti materiali ed immateriali non direttamente ascrivibili ai singoli servizi;
  - e) utenze e servizi non imputabili ai singoli impianti ed infrastrutture;
  - f) presidio varchi di accesso all'air side;
  - g) costi di gestione della strada perimetrale, recinzione con annessi servizi anti intrusione e TVCC;
  - h) costi relativi guardiania air side;
  - i) oneri relativi alle aree e agli impianti generali (fognario, idrico, elettrico, cabine e centraline di controllo) e ad uso dell'intero aeroporto;
  - j) uffici della società di gestione;
  - k) cerimoniale di Stato;
  - l) centraline di monitoraggio ambientale;
  - m) gestione e presidio della Safety aeroportuale (SMS);
  - n) coordinamento di scalo;
  - o) uffici e caserme degli Enti di Stato, se assegnati in uso gratuito.
65. I costi indicati al punto precedente, lett. f), g), h) ed n) non sono attribuibili ai servizi regolamentati riferibili al passeggero.
66. Tra i costi generali figura anche il canone di gestione che dovrà essere attribuito – pro quota e sulla base della "chiave" di ribaltamento prevista al punto 61 che precede – a tutti i prodotti regolamentati e non regolamentati ad eccezione (i) dei due servizi attinenti i controlli di sicurezza sul bagaglio da stiva e sul passeggero, per i quali è stato definito con apposito decreto del Ministro delle Infrastrutture un canone specifico e (ii) dell'handling, laddove il gestore effettui tale attività in concorrenza con altri operatori presenti sullo scalo.
67. Quanto agli oneri di mantenimento in efficienza e di riconsegna al concedente, la Direttiva (par. 3.1) riconosce ogni "*onere corrente di pertinenza delle opere finanziate da soggetti pubblici, sostenuto dai gestori per il mantenimento in piena efficienza delle opere e per la loro riconsegna al concedente o al subentrante in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento alla scadenza della concessione*". Al tempo stesso, la Direttiva, al par. 3.2, lett. d), delimita quanto sopra alle sole immobilizzazioni materiali.
68. L'obbligo menzionato non riguarda le sole immobilizzazioni finanziate da soggetti pubblici ma, più in generale, tutti i beni – inclusi quelli autofinanziati – per i quali sussiste l'obbligo di devoluzione al concedente. Si ricorda al tempo stesso che le società iscrivono in bilancio fra le immobilizzazioni immateriali anche le opere realizzate su beni di terzi, Stato incluso. La portata della previsione deve pertanto intendersi estesa anche alle fattispecie qui sopra indicate.

69. L'obbligo di mantenimento in efficienza degli asset deriva dalla necessità di assicurare la piena funzionalità delle strutture aeroportuali, necessità che si manifesta permanentemente e non solo al momento della riconsegna al concedente. Ne segue che gli oneri di "ripristino" si esauriscono in quelli di manutenzione corrente e ciclica.
70. Gli oneri di manutenzione interamente spesabili nell'anno in cui vengono sostenuti sono integralmente portati a costo nell'esercizio.
71. Quanto alle manutenzioni soggette ad ammortamento pluriennale:
- il valore di esse si somma al valore degli asset sui quali sono realizzate;
  - sono ammortizzabili con le stesse aliquote tecnico-economiche di questi.
72. Nessuna appostazione a Fondi rischi è ammissibile.
73. Il passeggero, pagando anticipatamente, all'atto di acquisto del biglietto, ogni servizio ad esso effettivamente fornito solo al momento della partenza, non genera crediti.
74. Non sono ammissibili oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme (esempio, multe sanzioni irrogate da soggetti pubblici, ecc.) o di prescrizioni.
75. Per quanto concerne gli ammortamenti dei beni autofinanziati che in via diretta, diretta pro quota od indiretta devono essere ascritti ai singoli prodotti regolamentati od unitariamente a quelli non regolamentati ed alle attività escluse, le aliquote di ammortamento riconosciute a fini tariffari, sia per la definizione delle quote annue di ammortamento che per ricostruire il valore corrente netto delle immobilizzazioni autofinanziate, sono riportate per tipologia di cespiti nella Tab. 3.2 della sezione 3.
76. **In ragione del meccanismo di inclusione a fini tariffari delle nuove immobilizzazioni, il relativo ammortamento è considerato, anche nella prima annualità, ad aliquota piena.**
77. L'ENAC si riserva valutazioni sulla vita utile dei beni in ragione di:
- politiche di manutenzione della società di gestione;
  - grado di utilizzo intervenuto/previsto dell'impianto;
  - innovazione tecnologica.
78. Nel prospetto (Allegato 2) le quote di ammortamento dei beni autofinanziati vanno annotate al loro valore corrente ricostruito secondo la metodologia indicata a tal fine nella sezione 3.
79. Il prospetto sintetico (Allegato 2) è trasmesso all'ENAC, unitamente al bilancio societario ed a quello delle imprese legate da relazione di controllo, corredato dei dati di traffico, secondo quanto indicato alla sezione 8, e di quelli relativi alle unità di servizio rese nell'anno per ognuno dei servizi soggetti a regolazione.

#### 5.2.1.2. – Allocazione del CIN

80. Per la definizione del CIN remunerabile si fa rinvio alle sezioni 3 e 4, ed ai successivi punti della presente sezione da 84 a 105 per la loro allocazione aggregata nel prospetto (Allegato 2).
81. Indipendentemente dall'origine del finanziamento, l'allocazione dei cespiti patrimoniali ai servizi regolamentati segue, in linea di principio, i criteri indicati per l'allocazione dei costi.
82. Per singolo prodotto regolamentato, per l'insieme dei servizi non regolamentati – salvo l'obbligo di contabilità separate dei servizi di handling e di quelli per i quali il gestore richieda la deroga dalla norma sul margine – e per le attività "escluse" saranno evidenziate, nel prospetto (Allegato 2) fuori parità:
- a) le immobilizzazioni autofinanziate (al netto dunque dei contributi pubblici) espresse al loro valore corrente, considerate al lordo del Fondo di Ammortamento civilistico ed al netto delle quote di ammortamento già maturate (normalizzate e rivalutate) (cfr. sezione 3);
  - b) le immobilizzazioni, in esercizio all'anno base e strumentali al processo produttivo, realizzate con finanziamenti pubblici, secondo quanto e con le limitazioni indicate nella sezione 4, cui si fa rinvio;
  - c) il **saldo tra i crediti** verso clienti – considerati questi nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi all'anno base, incluso il costo del capitale – ed i debiti verso fornitori (cfr. sezione 3);

- d) lavorazioni in corso secondo gli stati di avanzamento già formalmente emessi, nell'anno di riferimento della contabilità presentata all'ENAC, nel rispetto dei tempi stabiliti per tali lavorazioni;
- e) le immobilizzazioni realizzate in regime autorizzatorio ex art. 17 della legge 135/97.

83. Pur non concorrendo al CIN remunerabile, per il gestore è fatto obbligo di annotare nel prospetto (Allegato 2) l'ammontare residuo del (i) Fondo delle risorse ex art. 17 rimosse negli anni ed ancora vincolate alla realizzazione degli investimenti fissati dall'ENAC, e (ii) del Fondo previsto dalla Direttiva al par. 3.2.1, quinto capoverso.

#### 5.2.1.2. bis – Immobilizzazioni autofinanziate

84. Le immobilizzazioni autofinanziate di cui al punto 82 lett. a) sono indicate nel prospetto (Allegato 2) al loro valore corrente ricostruito extracontabilmente secondo il procedimento di rivalutazione descritto alla sezione 3, e allocate ai servizi regolamentati, non regolamentati e alle attività escluse.

85. Il gestore è tenuto, altresì, alla compilazione del prospetto (Allegato 2.6), per consentire al Regolatore di verificare – in trasparenza – il procedimento di rivalutazione dei cespiti autofinanziati.

#### 5.2.1.2. ter – Immobilizzazioni pubbliche

86. Le immobilizzazioni indicate a precedente punto 82, lett. b) saranno riportate nel prospetto (Allegato 2) solo ove ricorrano i presupposti, e nei limiti, indicati alla sezione 4 alla quale si fa rinvio.

87. Tali immobilizzazioni devono intendersi, per quanto previsto alla sezione 4, inclusive dei beni oggetto di affidamento all'atto della concessione (precaria, parziale, totale).

88. Come più dettagliatamente chiarito alla sezione 4, differente è il trattamento che la Direttiva riserva ai benefici economici e finanziari che derivano al gestore da tale riconoscimento, a seconda che sia o meno intervenuto l'ingresso – a titolo oneroso – di privati nel capitale della società di gestione.

89. Nel caso di intervenuta privatizzazione, le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici ammessi saranno registrate nel prospetto (Allegato 2), nei limiti:

- a) della quota di partecipazione acquisita da privati a titolo oneroso;
  - b) del regime concessorio (totale, parziale, precario) vigente prima del 26 settembre 2000;
- e saranno allocate ai servizi regolamentati, non regolamentati ed alle attività escluse.

90. Il trattamento di tali immobilizzazioni segue, per pertinenza, aliquota di ammortamento ed effetti economici, quanto stabilito con le presenti Linee guida per i beni autofinanziati.

91. Sempre nel caso di intervenuta privatizzazione, il prospetto (Allegato 2) riporterà – nella sezione dei servizi non regolamentati e delle attività escluse – il “sovrapprezzo” (avviamento), espresso al valore residuale netto all'anno base, così come indicato nella sezione 4, **eventualmente corrisposto** alla data di ingresso dal socio privato ed iscritto nel bilancio della società di gestione.

92. Il **“sovrapprezzo” (avviamento) da considerare sarà pari al suo valore** iscritto nel bilancio della società concessionaria della gestione aeroportuale (cioè al netto delle quote di ammortamento finanziario maturate tra la data di ingresso del socio privato e l'anno base ed al netto dei beni che successivamente all'ingresso sono stati realizzati – o sono in corso di lavorazione – con contributi pubblici ricadenti nelle previsioni della Direttiva).

93. L'allocazione della quota di ammortamento del “sovrapprezzo” di cui al precedente punto 92, andrà effettuata, in caso di richiesta di deroga di cui alla sezione 2, ai singoli servizi non regolamentati in rapporto all'incidenza dei ricavi di ciascun servizio “non regolamentato” rispetto al totale dei ricavi dei servizi non regolamentati.

94. Nei casi in cui il prezzo pagato dal socio privato, nettato di quello che era al tempo il valore del patrimonio netto della società di gestione, risulti inferiore al valore residuo (al netto dell'ammortamento figurativo) delle immobilizzazioni pubbliche, queste ultime saranno ricondotte nel prospetto (Allegato 2), con la medesima proporzione, a tale minor valore (cfr. al riguardo sezione 4).

95. I beni realizzati con fondi pubblici concorrono, per ammortamento e remunerazione, alla definizione della tariffa di equilibrio per i servizi regolamentati e, unitamente al “sovrapprezzo” di cui ai punti 93 e 94, alla formazione del margine per quelli non regolamentati.
96. Nel caso di privatizzazione non ancora intervenuta, l'ammissione – su richiesta del gestore – è consentita per le tutte le immobilizzazioni realizzate, sui beni già in affidamento (gestione totale, parziale, precaria), con contributi pubblici a titolo non oneroso concessi prima del 26 settembre 2000, nella misura in cui tale inclusione non produca aumenti delle tariffe vigenti ed a condizione che i relativi benefici economici, in termini di ammortamento e remunerazione, siano accantonati – al netto dell'eventuale prelievo fiscale – in un Fondo Vincolato, da utilizzare secondo criteri fissati dal Ministro dei Trasporti e recepiti nei relativi CdP<sup>10</sup>.
97. Tali immobilizzazioni saranno indicate al valore contabile netto all'anno base, calcolato con riferimento al costo storico, depurato delle quote di ammortamento “figurativo” maturate tra la data della loro entrata in esercizio e l'anno base.
98. Le immobilizzazioni di cui al punto che precede saranno riportate nel prospetto (Allegato 2) – fuori parità – e potranno essere allocate, se ne ricorrono i presupposti previsti dalla Direttiva e per quanto di pertinenza, ai soli servizi regolamentati, fino a concorrenza del divario, se esistente, tra la tariffa vigente e quella di equilibrio all'anno base (costi regolatori ammessi/n. unità di servizio prestate).
99. **Il divario di cui al punto che precede va valutato, per i diritti aeroportuali ex L. 324/76, dopo aver computato l'impatto del trasferimento del margine commerciale.**
100. Il gestore, per quanto previsto ai precedenti punti 89, 92, 93, e 96 sarà tenuto a presentare, unitamente alla contabilità regolatoria, la seguente documentazione:
- 1) atti di concessione relativi a ciascuno dei contributi pubblici per i quali ricorrono le condizioni temporali indicate dalle presenti Linee guida;
  - 2) elenco delle opere alla cui realizzazione era destinato ciascun contributo concesso;
  - 3) opere, tra queste, effettivamente realizzate e già entrate in esercizio all'anno base;
  - 4) data di entrata in esercizio e vita utile alla stesse riconosciuta per quanto previsto dalle presenti Linee guida alla sezione 3;
- inoltre, in caso di privatizzazione a carattere oneroso:
- 5) data di ingresso a titolo oneroso di soci privati;
  - 6) quota di capitale acquisita a titolo oneroso dal/i socio/i privato/i;
  - 7) “prezzo” pagato dal socio/i privato/i alle date del loro ingresso;
  - 8) valore patrimoniale netto della società al momento dell'ingresso;
  - 9) in caso di più ingressi succedutisi nel tempo, indicazione dei contributi che alla data di ciascun ingresso risultavano già concessi prima del 26 settembre 2000;
  - 10) quota residua, non ancora ammortizzata all'anno base, del sovrapprezzo pagato.

#### 5.2.1.2. quater – Immobilizzazioni a breve

101. Integrano i dati contabili le informazioni sui crediti verso clienti al lordo dell'eventuale Fondo rettificativo, iscritti a bilancio nel loro importo al 31.XII e medio d'anno.
102. Con riferimento agli ultimi cinque esercizi sociali, l'ENAC si riserva di acquisire informazioni sull'andamento dei tempi medi di pagamento e di rotazione del credito e su quanto di seguito indicato:
- a) soggetto debitore;
  - b) scadenza temporale;
  - c) causale;
  - d) interessi moratori contrattualizzati;
  - e) garanzie accese.
- La società dovrà dichiarare i crediti in sofferenza, per i quali siano state avviate azioni legali o rinegoziazioni.

---

<sup>10</sup> Le modalità di accantonamento al fondo sono indicate alla sezione 4 delle presenti Linee guida mentre il Ministero dei trasporti si è riservato la definizione di indirizzi in merito agli utilizzi del Fondo ed ai soggetti beneficiari degli stessi.

#### 5.2.1.2. *quinquies* – Lavorazioni in corso

103. Le lavorazioni in corso di immobilizzazioni autofinanziate o realizzabili con contributi ammessi dalla Direttiva in caso di intervenuta privatizzazione a carattere oneroso sono riportate nel prospetto (Allegato 2) negli importi dichiarati nell'ambito della certificazione di cui al paragrafo 5.4, e nei limiti dei S.A.L. regolarmente emessi, per tempi e modalità, alla data del 31 XII dell'esercizio certificato.

#### 5.2.2. – Contabilità regolatoria dei servizi non regolamentati potenzialmente soggetti alla norma sul margine

104. Va ricordato che la legge 248/05 e la Direttiva definiscono tali servizi come "non soggetti a regolazione economica". L'obbligo di contabilità regolatoria ha pertanto per essi finalità diverse da quelle relative ai servizi regolamentati. Mentre per questi ultimi essa ha per scopo la verifica della pertinenza e della congruità dei costi, per i primi appare prevalente l'obiettivo del loro corretto accertamento, cioè la verifica della loro effettiva sussistenza.

105. Ne segue che sono allocabili ai servizi non regolamentati tutti i costi ammessi dal Codice civile e dai Principi contabili, ad esclusione di:

- a) costi allocati alle attività regolamentate ed alle attività non pertinenti la gestione caratteristica;
- b) oneri straordinari (sopravvenienze passive, ecc.) che, in quanto tali (al pari dei proventi straordinari), non possono essere considerati per la definizione del margine;
- c) oneri per svalutazione crediti,
- d) appostazioni ad altri fondi rischi;
- e) oneri di qualunque tipo derivanti dalla inosservanza di norme (ad esempio multe, sanzioni irrogate da soggetti pubblici, ecc.) o di prescrizioni;
- f) oneri finanziari, in quanto già computati nel WACC
- g) oneri relativi ad aiuti alla promozione di attività volativa non conformi alle normative vigenti, nazionali e comunitarie.

106. E' imputabile al CIN dei servizi non regolamentati (cfr sezione 3, punto 29), e, ove ricorra il caso, sezione 4) al netto di quanto imputato ai servizi regolamentati ed a quelli esclusi in quanto non pertinenti la gestione caratteristica dell'aeroporto:

- a) il complesso delle immobilizzazioni, materiali e immateriali, iscritte nel bilancio del gestore, pertinenti l'esercizio di servizi relativi alla gestione caratteristica dell'aeroporto;
- b) i crediti verso clienti al netto dei debiti verso fornitori.

#### 5.2.3. – Riconciliazione con il bilancio civilistico

107. Il prospetto (Allegato 2) deve consentire il riconcilio dei dati in esso riportati con le risultanze del bilancio civilistico ed in merito dovrà esprimersi il certificatore secondo quanto riportato al punto 139.

#### 5.2.4. – Margine ed istanza di deroga

108. Va ribadito quanto argomentato alla sezione 2, alla quale si fa rinvio per maggior approfondimento, che sebbene la Direttiva (paragrafo 2.1) preveda che i costi e i ricavi dei servizi non regolamentati siano considerati nel loro insieme, si rende necessaria la loro separata evidenza nel prospetto di contabilità regolatoria (Allegato 2) allorché il gestore chieda la deroga, anche per un solo servizio, dall'applicazione della norma sul margine. Resta fermo l'obbligo di contabilità separata per i servizi di handling in concorrenza.

109. Per una corretta quantificazione dei diritti, nel caso di servizi non regolamentati soggetti alla norma sul margine e svolti dal gestore per una frazione dell' "anno base" va precisato che:

- 1) qualora i servizi siano stati attivati nel corso dell'anno e siano ancora operativi alla conclusione dell'iter istruttorio relativo al CdP (od alla conclusione dell'anno di revisione dei diritti) il relativo margine va riportato ad annualità intera;
- 2) nel caso di servizi cessati prima della conclusione dell'iter istruttorio il relativo margine sarà escluso;
- 3) qualora siano prevedibili nel periodo regolatorio eventi in grado di alterare significativamente il traffico e dunque la redditività dei servizi aeroportuali, tali eventi andranno opportunamente considerati per una corretta valorizzazione del margine.

110. La medesima previsione del punto che precede si applica anche al caso di attività espletata dal gestore nell'anno base tramite società legata da relazione di controllo con operatività maturata su una frazione dell'anno.

#### 5.2.5. – Costi e ricavi infra-gruppo

111. Per garantire trasparenza nelle relazioni economiche-finanziarie tra società legate da relazioni di controllo ed al fine di evitare sussidi incrociati che possano comportare oneri impropri a carico degli utenti od impropri abbattimenti del margine, la Direttiva (paragrafo 2.1) stabilisce che deve essere predisposta dai gestori una contabilità analitica che risulti depurata, mediante l'utilizzo delle usuali metodologie di elaborazione dei bilanci consolidati, dalle partite infragruppo. In caso di mancata adozione di tale sistema, per le finalità di cui sopra, i costi sostenuti dai gestori e i proventi conseguiti nei confronti delle società appartenenti al perimetro di cui sopra, dovranno essere imputati o riportati, nel corso dell'istruttoria relativa ai CdP al loro valori di mercato.

112. Tuttavia il consolidamento consente di elidere le transazioni infra-gruppo, non di verificare la congruità dei prezzi di prestazioni/servizi intervenuti tra società del gruppo, che invece rappresenta condizione essenziale di una corretta identificazione dei costi dei servizi regolamentati e del margine di quelli non regolamentati.

113. Il criterio del "valore di mercato" potrà dunque trovare generalizzata applicazione anche ai fini della verifica della effettiva consistenza e congruità di prestazioni fra imprese legate da relazione di controllo, così come peraltro richiesto da altre Autorità di settore (cfr., ad esempio, Autorità per l'energia ed il gas, Delibera n. 11/2007) al fine di:

- a) escludere l'accollo ai servizi regolamentati di costi non allineati ai livelli di mercato;
- b) escludere la parziale elusione della norma sul margine.

114. Il valore di mercato va inteso come il prezzo che sarebbe stato concordato tra imprese indipendenti per operazioni identiche o similari a condizioni similari o identiche nel libero mercato.

115. Per i servizi regolamentati, coerentemente con la prassi degli organismi di regolazione, non è consentito il cumulo dell'utile della controllata e della controllante.

116. Ai fini della definizione del margine riferibile alle società controllate farà fede la percentuale di partecipazione che lega la società al gestore aeroportuale, risultante all'anno base.

117. **Qualora si utilizzi il criterio di mercato**, il margine netto relativo alle attività non regolamentate svolte da società legate da relazione di controllo, determinato secondo i criteri già indicati, viene portato in detrazione dei diritti in proporzione alla quota di partecipazione del gestore.

118. Qualora lo svolgimento del servizio da parte della controllata avvenga per parte anche al di fuori del sedime e per utenza diversa da quella aeroportuale, la contabilità analitica della controllata dovrà dare corretta e separata evidenza dei costi e dei ricavi dei prodotti erogati nei differenti mercati, con certificazione resa dalla società di revisione del bilancio.

119. E' di tutta evidenza che l'obbligo di una contabilità analitica certificata si avrà anche qualora la società controllata svolga più attività, sia regolamentate che non regolamentate.

120. Si richiama quanto già stabilito precedentemente per una corretta quantificazione del margine da trasferire in abbattimento dei diritti, nel caso di società soggetta a controllo con operatività per frazione di anno.

121. Anche sulla congruità dei costi e sulla corretta e completa elisione dei rapporti infra-gruppo si dovrà esprimere in sede di certificazione la società di revisione.

122. In caso di mancata presentazione da parte del gestore dei dati e delle certificazioni di cui sopra, l'Enac provvede nel corso dell'istruttoria relativa ai CdP a riportare o imputare i costi sostenuti dai gestori ed i proventi conseguiti nei confronti della società controllata ai loro valori di mercato.

### 5.3. – Gestioni parziali / Gestioni parziali precarie ex art. 17 – legge 135/1997

123. La Direttiva non regola la fattispecie di cui al presente paragrafo. Tenuto tuttavia conto, come si vedrà poi, che (i) tali introiti rappresentano risorse assimilabili a contributi pubblici non onerosi, essendo incassati in nome e per conto dello Stato, e (ii) tanto più considerate le difficoltà che hanno caratterizzato la gestione e la rendicontazione di tali introiti, è utile fornire in questa sede indicazioni al riguardo.
124. La legge 135/97, all'art. 17, stabilisce un vincolo alla destinazione degli introiti dei diritti con la finalità del mantenimento in efficienza di infrastrutture ancora non trasferite in concessione. Di qui l'obbligo dei gestori di realizzare, nei limiti di tali introiti, i piani di intervento stabiliti dall'ENAC. La norma, tuttavia, non contiene anche un criterio positivo per la determinazione dei diritti stessi. Ne segue che, fatto salvo l'interesse da tutelare, appena ricordato, nulla osta all'assoggettamento dei diritti ex art. 17 al criterio generale di orientamento ai costi, ivi inclusi quelli relativi alla realizzazione degli interventi imposti dall'Ente.
125. Di conseguenza, l'allocazione dei costi ai servizi regolamentati, non regolamentati ed alle attività escluse indicati nel prospetto (Allegato 2), dovrà essere effettuata indipendentemente dal regime concessorio od autorizzatorio (art. 17 della legge 135/97), e seguendo quanto già stabilito per le gestioni totali nella presente sezione.
126. Ai fini dell'avvio dei procedimenti volti alla revisione dei diritti aeroportuali ex lege 324/76 od alla elaborazione della proposta di CdP da sottoporre al vaglio dei Ministeri e del CIPE, i gestori parziali o parziali precari interessati al procedimento sono tenuti a presentare i prospetti informativi relativi alla contabilità regolatoria, sostenuti da idonea certificazione.
127. Ne deriva che la contabilità regolatoria sostituisce, in tal caso, la contabilità semplificata del prospetto (Allegato 1).
128. La costruzione del driver per l'allocazione diretta pro quota e della chiave per la ripartizione dei costi generali dovrà tener conto di tale unitario approccio, differente rispetto a quello seguito dal gestore parziale e parziale precario per la rendicontazione annuale, con l'eccezione del canone concessorio.
129. Alla luce dei cambiamenti di impostazione di cui sopra e per una corretta quantificazione dei costi e dei ricavi all'anno base (in via extracontabile e secondo i criteri fissati al punto che precede) dei diritti ricadenti nel perimetro dell'art. 17, si dovrà fare riferimento a:
- a) costi operativi (utenze, pulizie, manutenzioni ordinarie, ecc) di competenza dell'esercizio e direttamente ascrivibili ai diritti ex art. 17 in ragione del "piano" annuale stabilito dall'ENAC;
  - b) ulteriori costi operativi sostenuti nello stesso anno dal gestore non previsti dal "piano" stabilito dall'ENAC, ma comunque di pertinenza (diretta, diretta pro quota ed indiretta) dei diritti e tasse rientranti nel regime autorizzatorio ex art. 17;
  - c) ammortamenti "figurativi" di competenza dell'anno, relativi agli interventi pluriennali finanziati con gli introiti ex art. 17, ancorché non contabilizzati in contabilità generale, ricostruiti sulla base (1) delle aliquote tecnico-economiche e (2) del valore storico degli interventi effettuati dal gestore nei vari anni in attuazione dei piani definiti dall'ENAC; tali importi – in quanto componente degli introiti del gestore a cui non corrispondono costi da questo sostenuti – andranno contabilizzati nel fondo di cui al successivo punto 130;
  - d) ammortamenti di competenza dell'anno ricostruiti sulla base delle aliquote tecnico-economiche e del valore corrente degli interventi a carattere pluriennale effettuati negli anni dal concessionario in autofinanziamento;
  - e) rettifiche delle poste contabili per lavorazioni/commesse realizzate interamente dal gestore con proprio personale dipendente;
  - f) IRAP riferibile specificatamente alle spese per personale dipendente strettamente pertinente;
  - g) la remunerazione del capitale eventualmente investito dalla società in regime di autofinanziamento, calcolato sulla base dei criteri di cui alle sezioni 3 e 6.
130. Sarà altresì necessario ricostruire la consistenza delle residue risorse ("Fondo ex art. 17") rimosse sia nelle annualità precedenti che nell'anno base ed ancora vincolate alla realizzazione degli interventi stabiliti dall'ENAC per tali annualità.
131. Tenuto conto che gli introiti ex articolo 17 sono assimilabili alle maggiori entrate previste alla sezione 4 per le imprese non privatizzate, la consistenza residua all'anno base delle risorse provenienti dai diritti

introitate dai gestori parziali o precari andrebbe determinata analogamente a quanto già illustrato nella sezione 4 in relazione alla gestione del fondo ex Direttiva, considerando:

- a) come poste in entrata gli introiti di ciascun anno pregresso;
- b) come poste in uscita, le spese effettuate nel tempo per interventi ad ammortamento pluriennale e i costi di esercizio, così come indicati sopra, con esclusione delle quote di ammortamento e della remunerazione del capitale sugli investimenti effettuati a valere su tali introiti;
- c) analogamente a quanto previsto per la gestione del fondo di cui alla sezione 4, potranno essere considerati oneri e benefici fiscali, a condizione che le società possano dimostrare, per i primi che non sono derivati da proprie scelte discrezionali.

132. Il "Fondo ex art. 17", così ricostruito, andrà annotato nel prospetto (Allegato 2) e sarà destinato alla realizzazione di investimenti, secondo i piani stabiliti in sede di stipula dei CdP o di revisione dei diritti, restando assoggettato alla procedura di vigilanza al riguardo stabilita dall'ENAC.

133. Quanto alla "movimentazione" del Fondo nel corso degli anni successivi all'anno base (o all'anno base rettificato), a seguito del cambiamento della logica di determinazione dei diritti, indicata nei precedenti punti, esso verrà:

- a) incrementato degli ammortamenti "figurativi" di cui al punto 129, lett. c), che verranno a maturazione;
- b) ridotto della spesa per interventi pluriennali che il gestore realizzerà negli anni, a valere sulla residua consistenza del fondo;
- c) variato in relazione agli eventuali effetti fiscali, come alla lett. c) del punto 131.

**Tabella 5.1**

ESEMPIO UTILIZZAZIONE DEL FONDO EX ART. 17, L. 135/1997	
<b>movimentazione fondo nel 2008</b>	
Fondo residuo al 31.12.2007	5.000.000
realizzazione di interventi già programmati (spesa)	-2.000.000
ammortamenti maturati nel 2008 su interventi pregressi <sup>(1)</sup>	500.000
residuo teorico fondo al 31.12.2008	3.500.000
piano investimenti ex contratto di programma (inclusi futuri interventi "indifferibili" ex art. 17): quota 2008	-5.000.000
quota finanziabile dal Fondo	3.500.000
quota da autofinanziare <sup>(2)</sup>	1.500.000
residuo effettivo del fondo al 31.12.2008	0
<b>movimentazione fondo nel 2009</b>	
Fondo residuo al 1.1.2009	0
quota ammortamenti interventi ante 2008 <sup>(1)</sup>	500.000
quota ammortamenti per interventi 2008 ex fondo <sup>(1)</sup>	200.000
residuo teorico fondo al 31.12.2009	700.000
piano investimenti ex contratto di programma (inclusi futuri interventi "indifferibili" ex art. 17): quota 2009	-5.000.000
quota finanziabile dal fondo	700.000
quota da autofinanziare <sup>(2)</sup>	4.300.000
<sup>(1)</sup> Portati a diritti e a fondo, analogamente alla gestione del fondo ex paragrafo 3.2.1 della Direttiva	
<sup>(2)</sup> Ammortizzabile e allocabile a CIN	

134. Da notare che il nuovo regime regolatorio dei diritti comporta il capovolgimento delle relazioni intercorrenti fra questi e i piani di investimento: attualmente, infatti, i piani di intervento sono vincolati dall'ammontare dei diritti, fissati in via amministrativa; con il nuovo regime, invece, i diritti saranno determinati sulla base dei costi, ivi inclusi quelli relativi agli interventi ritenuti necessari. Ne segue che gli "interventi indifferibili" (più in generale gli investimenti) non rappresenteranno più la variabile dipendente dai diritti ma saranno determinati in base alle effettive esigenze di manutenzione e di sviluppo dell'aeroporto, mentre i diritti saranno determinati dai costi di esercizio e di investimento. Al conseguente fabbisogno per investimenti si provvederà, in primo luogo, attingendo alle disponibilità del fondo e, in carenza, da risorse del gestore in autofinanziamento.

135. Le disponibilità del Fondo, come sopra definite, saranno prioritariamente destinate alla realizzazione degli interventi già pianificati. Con la stipula dei CdP i relativi piani di investimento includeranno quelli relativi ai beni ricadenti sotto il regime autorizzatorio; il relativo fabbisogno finanziario sarà coperto dalle disponibilità del fondo e, ove insufficiente, da risorse proprie della società. Un esempio potrà tornare utile al riguardo.

136. Nei casi in cui sia intervenuto il passaggio da una gestione parziale o parziale precaria alla totale, le risorse percepite dal concessionario in forza del regime autorizzatorio ex art. 17 e non ancora utilizzate (come sopra quantificate) non concorrono a tariffa al momento del loro impiego.
137. Quanto alla assoggettabilità alla norma sul margine, chiarisce la Direttiva (par. 4.1, ultimo capoverso) che *“Per le situazioni caratterizzate da diversi soggetti gestori (es. gestioni parziali o gestioni a titolo precario), le grandezze di cui sopra si intendono calcolate limitatamente alle zone del sedime aeroportuale di competenza. Le riduzioni sono attribuite ai soli servizi regolamentati gestiti”*.
138. Per quanto riguarda i criteri di perimetrazione dei servizi sottoposti alla norma sul margine e alla quantificazione dello stesso ed alla sua destinazione valgono in linea di principio i criteri già indicati per i gestori totali.

#### 5.4. – Certificazione della contabilità regolatoria

139. E' fatto obbligo ai gestori che intendono avviare il procedimento istruttorio volto alla stipula del contratto di programma od alla revisione dei diritti aeroportuali, presentare i prospetti di separazione contabile redatti in ottemperanza a quanto stabilito dalla Legge 248/05 all'art. 11-*nonies*, e con riferimento all'ultimo esercizio per il quale esiste un bilancio approvato nelle forme di rito. Con propria relazione, la società di certificazione del bilancio dovrà dichiarare:
- 1) la riconciliabilità dei dati di costo e di ricavo indicati nei prospetti con le risultanze del bilancio civilistico;
  - 2) l'esclusione di ogni costo e ricavo relativo alla gestione finanziaria, straordinaria e fiscale ad eccezione dell'IRAP sul costo del lavoro e dell'ICI, separatamente evidenziate;
  - 3) la continuità dell'impianto contabile rispetto all'esercizio precedente;
  - 4) la corretta imputazione dei costi e dei ricavi ai servizi regolamentati, non regolamentati ed alle attività escluse, secondo criteri di trasparenza, pertinenza, verificabilità;
  - 5) l'aderenza dell'allocazione dei costi e dei ricavi ai criteri fissati dalla Direttiva e dalle Linee guida;
  - 6) i drivers impiegati per l'attribuzione diretta ed indiretta dei costi ai vari centri di tariffazione, alle attività non regolamentate ed alle attività escluse;
  - 7) il trattamento riservato agli oneri sostenuti a titolo di incentivazione, promozione del traffico;
  - 8) la corrispondenza tra i dati relativi alle immobilizzazioni ed i valori iscritti a libro cespiti, con dichiarazione di esclusione dei beni interamente ammortizzati;
  - 9) il rispetto dei criteri stabiliti dalle linee guida per il calcolo del valore residuo netto delle immobilizzazioni da includere nel CIN;
  - 10) il trattamento contabile riservato ai finanziamenti pubblici pervenuti, sotto qualunque denominazione o natura, ai gestori;
  - 11) il rispetto dei requisiti fissati dalle linee guida per l'imputabilità a tariffa dei contributi pubblici concessi a titolo non oneroso;
  - 12) il trattamento contabile riservato negli ultimi 5 anni agli interventi di manutenzione pluriennali;
  - 13) rivalutazioni di legge, se effettuate, e relativo scorporo;
  - 14) aliquote di ammortamento applicate nella contabilità regolatoria, di cui alle presenti Linee guida ed eventuali rettifiche e riconciliazione con le relative appostazioni in bilancio;
  - 15) margini lordi conseguiti dal gestore nelle attività non regolamentate (solo nel caso che la società intenda esercitare la deroga prevista dalla Direttiva al par. 1.2 ultimo capoverso);
  - 16) certificazione della separazione contabile adottata con riferimento all'attività di handling ex art. 7 D.Lgs. 18/1999 con contestuale verifica di assenza di flussi finanziari tra l'attività di assistenza a terra e le altre attività esercitate dal gestore;
  - 17) per le attività regolamentate e non regolamentate erogate internamente al sedime da società legate al gestore aeroportuale da relazione di controllo, come definita dall'art. 2359 del codice civile e dai principi contabili internazionali, l'obbligo di rendicontazione deve intendersi esteso anche a tali soggetti; a tal fine la contabilità analitica predisposta dal gestore e certificata dalla società di revisione dovrà risultare depurata, delle partite infragruppo, puntualmente individuate ed evidenziate dal certificatore mediante le metodologie del consolidamento integrale.

## 6 – DETERMINAZIONE DEL TASSO DI REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO

1. La metodologia indicata dalla Direttiva è basata sul WACC/CAPM (*“weighted average capital cost/capital asset pricing model”*), con:

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

dove

- $r_e$  è il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio;
- $r_d$  è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- $g$  è il tasso di leva finanziaria, determinato con riferimento a indebitamento netto e patrimonio netto del gestore all'anno base;
- $t_{ires}$  è l'aliquota di imposta sul reddito delle società;
- $t_e$  è l'aliquota fiscale equivalente sul reddito del gestore che tiene conto delle diverse basi imponibili dell'imposta sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

Il tasso di remunerazione è definito nella 1) in termini nominali; nelle linee guida si potrà optare per l'applicazione di un tasso definito in termini reali. Vale in tale caso la seguente equazione:

$$r_{reale} = \frac{1 + r}{1 + P} - 1 \quad (2)$$

dove P è il tasso di inflazione programmato per il periodo.

2. Nel rispetto delle previsioni della Direttiva, le indicazioni che seguono recepiscono parte dei criteri fissati dalla Raccomandazione del NARS 14 giugno 2005, n. 5 ("*Determinazione del costo del capitale per le imprese aeroportuali*") che appare tuttora costituire un valido riferimento.
3. Il costo del capitale di debito riconosciuto è pari alla somma di due componenti: il costo del debito delle attività prive di rischio (*risk free rate* ( $r_f$ ), d'ora in poi) e il premio al debito, aspetti che vengono qui di seguito sviluppati.

#### 6.1. – Costo del capitale di debito

##### 6.1.1. – Risk free rate

4. Il *risk free rate* va ricavato come media delle osservazioni giornaliere del rendimento lordo del BTP decennale benchmark riferibile agli ultimi 12 mesi.
5. Le presenti linee guida:
  - a) considerano, di norma, per "*ultimi dodici mesi*" l'anno base; nel caso in cui, al momento della conclusione in sede ENAC dell'iter istruttorio del CdP (momento individuabile nei 30 giorni antecedenti la trasmissione della proposta ai Ministeri competenti), il valore medio rilevato per l'anno base si discosti, verso l'alto o verso il basso, di oltre 20 *basis points*, quest'ultimo valore verrà assunto come riferimento;
  - b) considerano come riferimento l'indice *benchmark* per l'Italia sui BTP non indicizzati con scadenza a dieci anni, così come pubblicato sul sito del Ministero dell'Economia e Finanze.

##### 6.1.2. – Premio al debito

6. La Direttiva (par. 3.2) stabilisce che: "*Il premio al debito è determinato aeroporto per aeroporto sulla base delle condizioni di accesso al capitale di debito rilevate nel settore e specifiche del gestore; in ogni caso, detta componente non può essere superiore alla misura di due punti percentuali*".
7. Conseguentemente:
  - a) vanno presi in esame i tassi mediamente riconosciuti, a livello internazionale, dal mercato finanziario e creditizio a società del settore o di settori simili (società di gestione di infrastrutture in regime di regolazione tariffaria), in modo da premiare o penalizzare le imprese che si scostano da questo standard medio,
  - b) tenendo al tempo stesso conto delle oggettive caratteristiche (ad es., dimensionali) del gestore che intende stipulare il CdP e le effettive condizioni di mercato nelle quali si trova ad operare.
8. Le condizioni specifiche da considerare sono varie, sebbene connesse: di carattere industriale e di carattere finanziario. Per le prime vanno considerate le dimensioni dell'impresa, il trend e la tipologia del suo traffico (es. *low cost*, IATA, "grado di dipendenza" da uno o più vettori), così come registrato

negli ultimi cinque anni; infatti, l'onerosità dell'accesso al credito è anche in funzione delle dimensioni dell'impresa e dei rischi a cui il suo "business" è soggetto.

9. Si potrà altresì tenere conto:
- (i) dell'eventuale *rating* assegnato al gestore da agenzie internazionali specializzate, da cui derivare lo *spread* medio per categorie similari di *rating*;
  - (ii) del *rating* "implicito" che ciascun gestore potrà eventualmente "auto-determinarsi" e proporre all'ENAC, seguendo le metodologie consuetamente utilizzate dagli istituti finanziari ai fini della valutazione del rischio, così come imposto da Basilea 2 (segue punto successivo). ENAC si riserva comunque di verificare i *rating* di cui sopra ed i corrispondenti *spread* proposti;
  - (iii) delle condizioni dell'indebitamento a lungo termine assunto dalla società antecedentemente al periodo regolatorio; nel caso di debiti a lungo termine contratti in periodi di più elevati tassi reali di interesse, non indicizzati, sarà valutato il riconoscimento, per il restante periodo di ammortamento del debito, dei migliori tassi a cui l'azienda avrebbe potuto accedere all'epoca, o sommare ai migliori tassi presenti gli oneri di rinegoziazione del debito;
  - (iv) degli eventuali oneri di copertura del rischio (es. contratti *interest rate swaps*), tenuto conto del loro positivo impatto sull'abbattimento del costo del debito.
10. Nel caso in cui una società abbia negoziato tassi più vantaggiosi di quelli medi di mercato, si terrà conto dei primi pur riconoscendo un premio al debito che permetta alla stessa di appropriarsi di una quota dei benefici delle migliori condizioni ottenute.
11. Fermo restando il limite di 2 punti percentuali, il premio al debito riconosciuto scaturisce come differenza fra il tasso medio sul debito complessivo, come sopra determinato, ed il *risk free rate*.

## 6.2. – Costo del capitale di rischio

12. Il costo del capitale di rischio è determinato attraverso la metodologia CAPM, dalla seguente relazione:

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

con:

- $r_e$ , costo del capitale di rischio;
- $r_f$ , *risk free rate*;
- $\beta_e$ , *equity beta*;
- $erp$ , premio al capitale di rischio (*equity risk premium*).

### 6.2.1. – Equity risk premium

13. Seguendo la consolidata stima degli organismi italiani di regolazione, la Direttiva fissa l'*erp* nel 4,0%.

### 6.2.2. – Beta

14. L'**equity beta** di un titolo azionario è una misura del rischio sistematico, non diversificabile, cui è soggetto l'investitore, misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato.
15. Al tempo stesso, la stabilità e le prospettive di redditività di un'impresa, e con essa il costo di provvista del capitale di rischio, sono influenzati dalla:
- a) struttura concorrenziale del mercato in cui l'impresa opera (maggiore è la concorrenza, minore è la capacità della impresa di difendere il proprio mercato);
  - b) leva operativa – incidenza dei costi fissi sui costi complessivi (più è elevata è questa, maggiore è l'impatto sulla redditività di fluttuazioni delle vendite);
  - c) stabilità e prevedibilità dei flussi di cassa;
  - d) dimensioni dell'impresa e grado di consolidamento sul mercato di riferimento;
  - e) leva finanziaria, ovvero l'incidenza del capitale di debito sul capitale complessivo;
  - f) negoziabilità dell'*equity*; (società quotata o meno);
16. L'*equity beta* è stimato sulla base dei rendimenti storici, secondo un numero adeguato di osservazioni (nomeno di 60) condotte su un adeguato periodo di rilevazione. Esso può essere derivato

direttamente dal mercato azionario, per le società quotate, o ricavato indirettamente tramite *comparables* di altre società quotate.

17. Ai fini delle presenti “Linee guida” andranno considerati *equity beta* derivanti da serie storiche di osservazioni settimanali e di osservazioni mensili su di un periodo di 3/5 anni che si conclude con l’anno base. Le stime dei beta dovranno essere quelle fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad es., Bloomberg, Datastream, ecc.) e la relativa documentazione analitica fornita all’ENAC dal gestore.
18. Nella prassi degli analisti finanziari<sup>11</sup> si è soliti distinguere fra l’*equity beta* “grezzo” (*raw*), di cui ai punti precedenti, e l’*equity beta* “corretto” (*adjusted*). L’*adjusted equity beta* viene ricavato dal primo spesso ricorrendo al meccanismo di *adjustment* proposto da Bloomberg:

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

19. La correzione mira a depurare il valore ottenuto con le osservazioni di mercato dall’effetto di eventi spuri o di breve periodo che possono far divergere il beta osservato dal suo livello stazionario o di lungo periodo che, per tutti i titoli quotati, si assume essere pari all’unità<sup>12</sup>. Il suo effetto è dunque quello di elevare (ridurre) il valore ottenuto dall’osservazione quando detto valore risulti inferiore (superiore) all’unità<sup>13</sup>.
20. In linea di principio, il ricorso all’*adjustment* dell’*equity beta* verrà consentito solo in caso di ricorso a *comparables*, vale a dire, in caso di società aeroportuali non quotate. L’applicabilità dell’*adjustment* a società aeroportuali quotate verrà consentito nel caso di loro significativi scostamenti dai *raw equity beta* di altre società europee del settore comparabili.

#### 6.2.2.1. – Beta delle società aeroportuali quotate

21. Nel caso di società aeroportuali quotate nella borsa valori, l’*equity beta* di riferimento è, in primo luogo, quello specifico della società, che potrà essere poi confrontato con *comparables* tratti da altre realtà aeroportuali, italiane ed europee.
22. La frequenza delle osservazioni è quella, settimanale e mensile, indicata al precedente punto 17. Il periodo di riferimento si conclude con l’anno base ed è di norma quinquennale, oppure quello massimo possibile (comunque non inferiore a tre anni) nel caso che la data di quotazione della società non permetta di condurre osservazioni sull’arco di cinque anni.
23. La significatività degli *equity beta* richiede un adeguato numero di rilevazioni, e dunque un *trade-off* fra frequenza e durata delle osservazioni. Per le società di recente quotazione, potrà farsi ricorso a un periodo di osservazioni comunque non inferiore a due anni, a condizione che: (i) le rilevazioni siano di frequenza giornaliera e che (ii) lo scostamento del valore così osservato, rispetto a *comparables*, sia limitato o sia solidamente giustificato.
24. L’*equity beta* considerato nei contratti di programma delle società quotate di cui al punto che precede sarà pari alla media aritmetica del beta “settimanale” e di quello “mensile”.
25. Come anticipato al punto 20 sopra, l’applicabilità dell’*adjustment* a società aeroportuali quotate verrà effettuato solo previa verifica di loro significativi scostamenti dai *raw equity beta* di altre società europee del settore comparabili. Ciò permetterà, peraltro, anche di elidere gli effetti sul beta di società multiprodotto, enucleando un valore che possa rappresentare un’accettabile approssimazione al beta relativo alla gestione aeroportuale.

<sup>11</sup> Vedi Raccomandazione del Nars giugno 2001.

<sup>12</sup> Tale aggiustamento può essere applicato sia al *beta levered*, che a quello *unlevered*, sebbene sia più comune applicarlo al primo dei due, che è quello effettivamente rilevato sui mercati mobiliari.

<sup>13</sup> La correzione in sostanza assume che: (i) nel lungo periodo ogni comportamento “anomalo” della storia passata sia destinato a smussarsi in futuro (ipotesi di tipo statistico); (ii) i beta dei titoli tendano asintoticamente all’unità, senza mai coincidervi, man mano che si verificano tutte le condizioni ipotizzate dal modello CAPM (perfetta liquidità e divisibilità dei titoli, assenza di imperfezioni e/o distorsioni nei mercati, assenza di tasse e di costi frizionali) cosicché il beta incorpori esclusivamente il rischio sistematico e non anche quello diversificabile.

### 6.2.2.2. – Beta delle società aeroportuali non quotate

26. Conformemente alla prassi seguita dagli organismi di regolazione, il metodo da applicare in campo aeroportuale per le società non quotate (o quotate per un periodo non sufficientemente significativo) è quello “delle società comparabili”, in quanto fondato su riscontri empirici verificabili. Esso, come detto, ricava il beta dell'impresa in questione stimandolo su un *panel* di società quotate, comparabili per settore di attività, caratteristiche dimensionali e industriali, aree di business, nonché operanti in contesti territoriali, istituzionali e regolatori fra loro non dissimili (ambito valutario comune o, in mancanza di un numero adeguato di casi, Europa occidentale).
27. Il numero delle società aeroportuali italiane quotate in borsa è estremamente esiguo rispetto al totale. Al tempo stesso le società aeroportuali europee quotate potrebbero risultare accettabili *comparables* solo per quelle italiane di maggiori dimensioni. Ne segue che i beta tratti da tali società potranno essere sottoposti ad aggiustamenti tali da riflettere il diverso rischio sistematico associato alla diversità delle condizioni della specifica società che stipula il CdP.
28. Si illustra di seguito, dapprima l'impostazione metodologica per la stima dei **comparable beta** e successivamente gli aggiustamenti che questi potranno richiedere per adattarne il valore alle singole realtà aeroportuali italiane.
29. Salvo eventuali quotazioni o *delisting* che potranno verificarsi prima della conclusione dell'iter istruttorio di ciascun CdP, le società aeroportuali da considerare come *comparable* sono:
- le società aeroportuali italiane quotate
  - le società aeroportuali europee quotate.
30. Gli *equity beta* delle società di cui sopra dovranno essere tratti dai *beta books* dei principali *providers* internazionali, distintamente sulla base di osservazioni settimanali e mensili condotte nell'arco del quinquennio che termina con l'anno base.
31. In una fase successiva si confronteranno tali valori con quelli riconosciuti dagli organismi di regolazione dei rispettivi paesi, secondo quanto verrà indicato al punto 41 che segue.
32. Tenuto conto di quanto chiarito al punto 20 sopra, i beta forniti dai *providers* saranno *adjusted* secondo la metodologia indicata al punto 18.
33. Una volta individuati gli *equity beta* settimanali e mensili di ciascuna società compresa nel campione, essi dovranno essere resi confrontabili con la realtà italiana, rendendo per quanto possibile omogenei gli assunti a base della loro costruzione. Si procederà pertanto a derivare gli (*adjusted*) **asset beta** di ciascun aeroporto del campione, utilizzando la metodologia di *delevering* illustrata qui sotto e applicando il rapporto D/E effettivo della società considerata nel campione e il *tax shield* del paese di appartenenza:

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

con:

- $\beta_a$ , *asset beta* (coefficiente che riflette il solo rischio operativo);
- $t_c$ , *tax shield*, pari all'aliquota Ires;
- $\left( \frac{D}{E} \right)_c$ , leva finanziaria dell'impresa del campione nell'anno corrispondente all'anno base<sup>14</sup>.

34. Considerata l'esiguità del campione e la poca omogeneità delle società che lo compongono con le realtà aeroportuali italiane, appare preferibile utilizzare come *comparable* un dato di sintesi degli *asset beta* ricavati dal campione, anziché “applicare” direttamente a una singola società aeroportuale italiana l'*asset beta* ricavato da quella che, nel campione appare relativamente più assimilabile.

<sup>14</sup> A rigore, andrebbe considerata la leva finanziaria media nell'arco del periodo di osservazione del beta. L'operazione appare tuttavia così complessa da far propendere per la soluzione proposta. La società di gestione potrà tuttavia richiedere la considerazione della leva storica.

35. Si procederà pertanto a determinare sia i valori medi che i valori mediani del campione, separatamente per gli *asset beta* settimanali e per quelli mensili. Andranno preferibilmente considerati i valori mediani, che permettono di “sfrondare” il quadro di riferimento da situazioni anomale, salvo che emergano considerevoli divari fra questi e i valori medi: in tal caso, separatamente per le due frequenze di osservazione, si ricorrerà alla media aritmetica del valore medio e di quello mediano. Infine, l'*asset beta* da considerare sarà pari alla media aritmetica dei due valori così individuati.
36. In alternativa, in sede di istruttoria dei CdP ENAC potrà individuare una forchetta di valori dell'*asset beta*, l'uno come media aritmetica dei valori medi derivanti dalle osservazioni settimanali e mensili, l'altro come media aritmetica dei rispettivi valori mediani.
37. Infine si dovrà procedere alla operazione di *relevering* dell'*asset beta* medio, così calcolato, sì da ricavare l'*equity beta* della società aeroportuale italiana considerata. Si utilizzerà allo scopo la relazione che segue, applicando il *tax shield* vigente in Italia nell'anno base e il rapporto D/E determinato in base ai criteri illustrati ai punti 45-52:

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

38. Analogo procedimento di derivazione dei beta con *comparables* si applica:
- alle società quotate allorchè la data di quotazione sia tanto recente da non permettere osservazioni nemmeno nell'arco di un biennio (cfr. punto sopra); in tal caso si procederà a confrontare il beta risultante dal periodo di quotazione con quello ricavato da *comparables*;
  - analogamente si procederà nel caso di società le cui azioni, nel corso del quinquennio che termina con l'anno base, siano state oggetto di *delisting* e che siano state riammesse alla quotazione prima della conclusione dell'anno base;
  - per le società che invece siano state *delisted* dalla borsa valori nel corso dell'ultimo quinquennio e non siano state riammesse entro la fine del periodo regolatorio, si procederà unicamente sulla base di *comparables*.
39. Nei casi indicati al precedente punto e in tutti i casi nei quali si riscontrino considerevoli divari fra il beta calcolato come indicato al punto 17 e quello medio di (*adjusted*) *comparables*, ENAC procederà ad un'accurata analisi al fine di individuare valori equilibrati applicabili, eventualmente anche all'interno di una “forchetta”.
40. Gli *equity beta* così determinati potranno subire due ordini di verifiche e di eventuali aggiustamenti: (i) l'uno basato sul confronto fra i valori degli *equity beta* del campione, rilevati come indicato ai punti precedenti, e quelli riconosciuti alle stesse società del campione dai regolatori dei rispettivi paesi; (ii) il secondo basato sull'analisi dei differenziali di rischio fra la società italiana considerata e quelle del campione.
41. Quanto al primo aspetto (il confronto fra i beta dei *comparables* rilevati dagli analisti finanziari e quelli riconosciuti da regolatori di settore), in sede di iter istruttorio dei CdP i gestori potranno fornire all'ENAC, ove lo ritengano utile, documentate informazioni relative ai beta riconosciuti da regolatori aeroportuali europei sia alle società comprese nel campione che ad altre da questo non considerate. In tal caso ENAC si atterrà ai seguenti criteri:
- dovrà essere applicata ai beta riconosciuti da altri regolatori la metodologia di *delevering/relevering* illustrata ai punti 34 e 38 sopra, al fine di pervenire a confronti omogenei;
  - dovranno essere evidenziati dai gestori interessati eventuali particolari fattori di rischio o impegni aggiuntivi assunti dalle imprese delle quali si sottopone il beta riconosciuto da altro regolatore aeroportuale europeo;
  - tenuto conto del più elevato rischio operativo delle società aeroportuali italiane rispetto a quelle indicate nel campione (per dimensioni, instabilità del traffico, ecc.), ENAC, valutate le argomentazioni, potrà riconoscere il **maggior valore** fra l'*equity beta* medio determinato in base alla prassi finanziaria e quello mediamente riconosciuto da altri regolatori di settore.
42. La seconda verifica (differenziali di rischio) va attuata considerando le specifiche condizioni che caratterizzano ogni singola realtà aeroportuale contraente del CdP, ed eventualmente introducendo un fattore correttivo dell'*asset beta* individuato attraverso *comparables* derivati dai mercati finanziari o riconosciuti da altri regolatori di settore. Due appaiono le specificità principali degli aeroporti italiani:

- a) in primo luogo, la diversificabilità del rischio dell'investitore dipende dal grado di negoziabilità dei titoli di proprietà, ossia dalla possibilità di scambiarli rapidamente; diversamente dalle società aeroportuali considerate nel campione, per la massima parte quelle italiane non sono quotate in borsa, da cui deriva un rischio non diversificabile più elevato;
- b) per titoli quotati e per transazioni medie giornaliere, la borsa italiana ha dimensioni consistentemente minori di quelle europee, ciò che inevitabilmente influenza il grado di liquidità dei titoli ivi quotati; per questa via, dunque, il rischio non diversificabile dell'investitore appare più elevato, anche nel caso di società aeroportuali quotate, di quello medio dei *comparables*;
- c) sotto il profilo del rischio di mercato, il grado di rischiosità delle attività aeroportuali è legato, almeno nel medio periodo, a più fattori: (i) da un lato alla concorrenza fra i diversi aeroporti (con il conseguente rischio di perdita di traffico); (ii) dall'altro alla solidità delle principali compagnie aeree che vi operano; (iii) infine alla diversificazione delle compagnie aeree operanti su un determinato aeroporto, intendendo che un aeroporto (in linea di principio un aeroporto minore) il cui traffico è servito da un numero ristretto di compagnie aeree (o da una compagnia "dominante" come quota di traffico) è soggetto a rischi di traffico più elevati di altri aeroporti nei quali operano numerosi vettori.

43. Tenuto conto delle considerazioni di cui sopra, ENAC potrà valutare di apportare contenuti aggiustamenti agli *equity beta* determinati sulla base di *comparables*, al fine di riconoscere ai gestori l'effettivo rischio non diversificabile – dell'investitore e della società – cui essi sono esposti.

### 6.3. – Leva finanziaria (gearing)

44. In conformità alle indicazioni della Direttiva, la leva finanziaria si calcola con riferimento all'anno base.
45. Soggetto alla precisazioni e alle delimitazioni che seguono, il capitale di rischio (E) viene posto pari al patrimonio netto risultante dai bilanci. Il capitale di debito (D) è invece quantificato come l'indebitamento finanziario netto risultante dai bilanci del gestore (Tabella 6.1).
46. Quanto alla contribuzione al **capitale di rischio** (E) della società di gestione da parte di società partecipate (indipendentemente da relazioni di controllo):
- a) vanno da esso detratte le poste dell'attivo e del passivo relative alle partecipazioni in società che svolgono attività non comprese nel perimetro dei servizi oggetto della Direttiva;
  - b) nel caso di partecipazioni in società che svolgono contemporaneamente sia servizi oggetto della Direttiva che altre attività, il valore della partecipazione è rapportato alla incidenza percentuale, nell'anno base, del risultato operativo ("di equilibrio", in caso di servizi regolamentati) attribuibile ai servizi oggetto della Direttiva sul risultato operativo complessivo della società partecipata;
- I valori di cui sopra dovranno essere sottoposti a certificazione.
47. Il patrimonio netto da considerare, per le società non quotate, è la media aritmetica fra quello risultante all' 1/1 e quello relativo al 31/12 dell'anno base (inclusa la quota di utile netto dell'esercizio non distribuito). Tuttavia, qualora nel corso dell'anno base – o nel periodo intercorrente fra la conclusione di questo e la definizione in sede ENAC dell'iter istruttorio del CdP – si sia avuto un aumento o una svalutazione del capitale (che non comporti l'obbligo della ricostituzione), il patrimonio da considerare è quello medio rilevabile nel periodo successivo a tale evento, fino alla definizione dell'iter istruttorio presso ENAC.
48. Il **capitale di debito** è determinato dall'indebitamento finanziario netto del gestore detratte le poste dell'attivo e del passivo (o quota di esse) derivanti da partecipazioni in altre società. Tale indebitamento risulta dalla media fra il suo valore all' 1/1 e quello al 31/12 dell'anno base.
49. L'indebitamento finanziario netto dovrà essere rilevato, per entrambe le date, sulla base del prospetto che segue (Tabella 6.1).

**Tabella 6.1**

DETERMINAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DELL'ANNO BASE (*)						
	Bilancio	Non pertinenti	Pertinenti gestione caratteristica	Servizi regolamentati	Servizi ex margine	
	1	2	3=1-2	4	5=3-4	
a) Passività finanziarie non correnti	40.000	10.000	30.000	20.000	10.000	
b) Passività finanziarie correnti	8.000	2.000	6.000	3.000	3.000	
c) Passività finanziarie correlate ed attività cessate/destinate ad essere cedute	600	100	500	250	250	
d) Debito residuo su contratti di leasing	1.200	0	1.200	800	400	
e) Prestiti obbligazionari	500	150	350	200	150	
<b>f)=a)+b)+c)+d)+e)</b> <b>Totale debito finanziario lordo</b>	<b>50.300</b>	<b>12.250</b>	<b>38.050</b>	<b>24.250</b>	<b>13.800</b>	
g) Attività finanziarie	8000	500	7.500	2.500	5.000	
h) Titoli dividendi da partecipate, crediti finanziari e altre attività finanziarie	1.000	500	500	400	100	
i) Titoli	150	0	150	100	50	
j) Crediti finanziari e altre attività finanziarie correnti	850	450	400	200	200	
m) Cassa e altre disponibilità liquide equivalenti	15.000	5.800	9.200	6.000	3.200	
n) Attività finanziarie correlate ed attività cessate/destinate ad essere cedute	350	150	200	100	100	
<b>p)=g)+h)+i)+j)+m)+n)</b> <b>Totale attività finanziarie</b>	<b>25.350</b>	<b>7.400</b>	<b>17.950</b>	<b>9.300</b>	<b>8.650</b>	
<b>q)=f)-p)</b> <b>Indebitamento finanziario netto complessivo</b>	<b>24.950</b>	<b>4.850</b>	<b>20.100</b>	<b>14.950</b>	<b>5.150</b>	

(\*) Valori medi 1.1-31.12 dell'anno base

#### 6.4. – Tax rate

50. I parametri illustrati finora consentono di determinare il WACC *post-tax*.
51. Al fine di definire il WACC pre tax, verrà considerata l'aliquota fiscale equivalente – che tiene conto delle aliquote IRES ed IRAP e delle differenti basi imponibili che caratterizzano le due imposte – data dal rapporto tra il prelievo fiscale complessivo di IRES ed IRAP (quest'ultima al netto dell'ammontare dell'IRAP sul costo del lavoro) all'anno base e il risultato di esercizio ante imposte, sempre all'anno base, rettificato delle eventuali partite straordinarie non legate alla gestione caratteristica. In merito all'IRAP, la base imponibile è la somma dell'utile di impresa e degli oneri finanziari, considerato che l'IRAP sul costo del lavoro è, nella contabilità regolatoria, direttamente imputata a quest'ultimo. Parimenti, non si tiene conto, ai fini della determinazione del WACC post tax, dell'ICI, considerato che questa è a sua volta direttamente allocata fra i costi, come specificato nella sezione 5.
52. L'opportunità di considerare direttamente fra i costi l'IRAP sul costo del lavoro e l'ICI nasce da ragioni di semplicità e di trasparenza, tenuto conto che i loro imponibili differiscono (o parzialmente differiscono) da quelli dell'IRES. Ne segue che la determinazione di un appropriato tax rate, ai fini della determinazione del WACC, che tenga conto di tali componenti richiederebbe comunque di accertare l'importo assoluto dell'IRAP (sul costo del lavoro) e dell'ICI sulla base dei rispettivi imponibili e, successivamente, di “trasformare” tali importi in aliquote fiscali aggiuntive all'IRES e all'IRAP - vigenti nel periodo regolatorio (ed oggi, rispettivamente, pari al 33% e 4,25%) - gravanti sugli utili (la prima) e (l'ultima) anche sugli interessi. Va da sé che tale metodologia deve produrre i medesimi effetti tariffari di quelli che si avrebbero considerando l'IRAP solo in sede di determinazione del WACC.
53. Al tempo stesso, considerato che la finalità che deve perseguire il regolatore è che l'operazione che ha portato a determinare un equo WACC *post-tax* non sia alterata dall'applicazione di una leva fiscale non corrispondente alla pressione fiscale prospettica, la leva fiscale potrà essere fissata anche tenendo conto di considerazioni prospettiche a condizione che il gestore fornisca elementi inoppugnabili e che lo scostamento del *tax rate* prospettico da quello ufficiale derivi unicamente da cause (i) oggettive, (ii) riscontrabili, (iii) in nessun modo imputabili a politiche fiscali del gestore o (iv) controllabili dallo stesso, (v) perduranti nel corso del periodo regolatorio (ad es., non potranno essere considerati gli effetti di plusvalenze o di sopravvenienze attive rilevate nell'anno base), (vi) non derivanti da fiscalità differita o anticipata.
54. La documentazione che il gestore, richiedente la “deroga” dall'applicazione del *tax rate* ufficiale, dovrà fornire va estesa al pregresso, affinché il *tax rate* proposto dal gestore possa eventualmente trovare evidenza anche sulla base di elementi che nel passato lo hanno condotto a discostarsi da quello ufficiale: elementi che va dimostrato permarranno nel corso del periodo regolatorio.
55. Ove diverso da quello di legge, i fattori incidenti sul *tax rate* effettivo dovranno comunque essere quelli legati alla gestione caratteristica dell'aeroporto, vale a dire, ricavi e costi ammissibili (anche se solo pro-quota) nella contabilità regolatoria e che dunque impattano sulla tariffe regolamentate e sul margine dei servizi non regolamentati.

56. Infine, eventuali variazioni delle aliquote fiscali di legge nel corso del periodo regolatorio **non** comporteranno una parallela revisione del WACC post tax.

#### 6.5. – WACC reale

57. Per il calcolo del WACC reale, il WACC nominale, così come determinato nelle precedenti sezioni, viene calcolato con la formula di Fischer:

$$r_{reale} = \frac{1+r}{1+P} - 1$$

dove  $P$  è “il tasso di inflazione programmato per il periodo” e  $r$  è il WACC nominale.

58. Dal momento che, mentre il tasso di inflazione nel *price cap* viene annualmente adeguato in base al tasso programmato fissato nel DPEF approvato nell’anno precedente, quello utilizzato per deflazionare il WACC è costante per l’intero periodo regolatorio (né appare opportuna una revisione annuale), per quest’ultimo si applica la media fra i tassi programmati fissati per il quadriennio successivo dal Documento di programmazione economica e finanziaria approvato nel corso dell’anno base o, se disponibile, da quello immediatamente precedente la definizione dell’iter istruttorio del CdP presso l’ENAC.

59. Per uniformità di trattazione, si riporta qui sotto il prospetto di calcolo del WACC che i gestori dovranno utilizzare. I simboli in colonna 2 sono quelli impiegati dalla Direttiva.

**Tabella 6.2**

PROSPETTO DI CALCOLO DEL WACC		
1)	$g$	$D/(D+E)$
2)	$1-g$	$E/(D+E)$
3)	$r_f$	risk free rate
4)	$p_d$	premio al debito
5)	$r_d = r_f + p_d$	costo del capitale di debito
6)	$erp$	equity risk premium
7)	$\beta_a$	asset beta
8)	$\beta_e$	equity beta
9)	$r_e = r_f + \beta_e * erp$	costo del capitale di rischio
10)	$t_{ires}$	tax shield
11)	$t_e$	tax rate complessivo
12)	$r_{(nom., lordo)} = (r_d * (1 - t_{ires}) * g) + r_e * (1 - g)$	wacc post-tax nominale
13)	$r_{(nom., netto)} = r_{(nom., lordo)} / (1 - t_e)$	wacc pre-tax nominale
14)	$P$	tasso di inflazione programmata
15)	$r_{(reale, netto)} = ((1 + r_{(nom., netto)}) / (1 - P)) - 1$	wacc pre-tax reale

#### 6.6. – Applicazioni del WACC

60. E’ necessario precisare che il WACC reale, determinato sulla base dei principi fissati nel precedente paragrafo, si applica indifferentemente:

- al CIN autofinanziato, se rivalutato secondo quanto indicato ai punti 6-15 della sezione 3;
- a quello derivante da immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici concessi a titolo non oneroso, in caso di privatizzazione antecedente la Delibera CIPE 86/2000, secondo quanto riportato al punto 21 della sezione 4.

In entrambi i casi il CIN viene rivalutato nel corso del periodo regolatorio con un tasso di inflazione, corrispondente a quello adottato per il calcolo del WACC reale;

61. Il WACC nominale, invece, si applica:

- al CIN autofinanziato, se il gestore decide di non optare per la rivalutazione degli assets;
- al CIN derivante da immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici concessi a titolo non oneroso, in caso di privatizzazione successiva alla Direttiva, secondo quanto riportato al punto 19 della sezione 4;
- al CIN derivante da immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici concessi a titolo non oneroso, in caso di non intervenuta privatizzazione, secondo quanto riportato al punto 32 della sezione 4;
- alla capitalizzazione delle giacenze medie nel fondo di cui al par. 3.2.1 della Direttiva;
- ad eventuali anticipazioni o differimenti di ricavi, derivanti da esigenze di armonizzazione della dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo regolatorio (cfr. sezioni 12-13).

62. Quanto precisato ai punti precedenti, in merito all'applicazione del WACC, si estende anche:
- a) al caso di più aeroporti direttamente gestiti da una stessa società di gestione, tenuto conto che il costo opportunità del capitale costituisce – per una determinata società – un *unicum* indifferenziato;
  - b) al capitale investito da società legate al gestore da relazioni controllo, ai sensi del par. 2.1 della Direttiva, e da esse impiegato per l'erogazione di servizi regolamentati o di servizi soggetti alla norma sul margine.
63. **La possibilità di riconoscere una maggiorazione sul WACC come sopra determinato, limitatamente a nuovi investimenti caratterizzati da particolari profili di rischio e giudicati di particolare strategicità per lo sviluppo della capacità aeroportuale, della sicurezza e della tutela ambientale resta soggetta alla adozione di specifica disciplina.**

## **7 – DETERMINAZIONE DEI COSTI E DEI RICAVI DI EQUILIBRIO DELL' "ANNO BASE"**

1. La sezione raccoglie tutte le indicazioni fornite in quelli precedenti (valutazione e allocazione del capitale investito, valutazione e allocazione dei costi, remunerazione del capitale investito, impatto del trasferimento del margine in abbattimento dei diritti, ecc.), finalizzandole alla determinazione dei costi e dei ricavi di equilibrio dei servizi regolamentati, sui quali innestare la dinamica dei corrispettivi nel corso del contratto di programma. I servizi sono esemplificatamente indicati nella Tabelle 7.3 ed i relativi drivers di traffico nella Tabella 7.4, mentre l'Allegato 3 riporta le linee di servizio/impianto i cui costi sono ricompresi nei diversi centri di tariffazione.
2. Le indicazioni che seguono si applicano:
  - a) ai contratti di programma, indipendentemente dal regime concessorio;
  - b) alle revisioni annuali dei diritti di cui al paragrafo 5.3, comma 3, della Direttiva, seppure limitatamente ai diritti aeroportuali.

### 7.1. – Anno ponte

3. Tenuto conto dei tempi delle istruttorie dei contratti di programma e dell'iter di approvazione da parte dei Ministeri competenti, è ragionevole ritenere che fra l'ultimo esercizio, con bilancio approvato e certificato e contabilità analitica certificata, e l'avvio del periodo regolatorio si venga ad interporre un periodo relativamente prolungato: un "anno ponte" in cui non si potrà disporre di un bilancio approvato, ma nel corso del quale i costi ed il traffico possono risultare variati rispetto all'anno base.
4. Risulterà dunque opportuno:
  - a) basarsi in primo luogo su contabilità certificate e riconciliate con l'ultimo bilancio approvato e certificato (che per comodità di espressione seguirà ad essere considerato "anno base"), e
  - b) rettificare i dati di cui sopra degli effetti di eventi che possano essere intervenuti fra l'anno base e la conclusione dell'istruttoria del contratto di programma in sede ENAC e che si riflettono sui costi con aggiornamento dei processi di allocazione di questi ai vari servizi ("anno ponte"); le rettifiche dovranno essere certificate da società di revisione e riconciliate, ove disponibili, con i dati indicati da situazioni periodiche prodotte dalle società;
5. Le società di gestione dovranno documentare ogni elemento conoscitivo, fornendo la relativa certificazione, e completare il prospetto sintetico qui sotto riportato.
6. Nel prosieguo delle Linee guida, per semplicità di esposizione, si farà riferimento ad "anno base", da intendersi come "anno ponte" nel caso siano state adottate le rettifiche di cui al punto 4.

**Tabella 7.1**

DERIVAZIONE COSTI E CIN DELL'ANNO PONTE									
COSTI (per tipologia)	REGOLAMENTATI			NON REGOLAMENTATI EX MARGINE			TOTALE REGOLAM. E NON REGUL.		
	anno base	rettifiche	anno ponte	anno base	rettifiche	anno ponte	anno base	rettifiche	anno ponte
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
(...)									
TOTALE									
CIN									
di cui immobilizz.									
di cui saldo crediti/debiti									

7.2. – Quantificazione del margine da portare in abbattimento dei diritti

7. Stabilisce la Direttiva (paragrafo 4.1) che “Il margine commerciale per unità di traffico da portare in detrazione ( $mc_j$ ) è determinato secondo la seguente equazione:

$$mc_j = \frac{\rho \cdot MC_0}{us_j} \cdot \delta_j \quad (4)$$

dove:

- $\rho$  è la quota del margine commerciale conseguito dal gestore aeroportuale da portare in detrazione, pari al 50%;
- $MC_0$  è il margine commerciale conseguito nell'anno base in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate. Qualora il margine  $MC_0$  assuma valori negativi, i coefficienti  $mc_j$  sono posti pari a zero;
- $\delta_j$  è la quota del margine commerciale portato in detrazione al servizio  $j$  (con  $\sum \delta_j = 1$ ), attribuito pro quota in ragione dei costi totali relativi ai diversi servizi, o secondo linee guida emanate dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- $us_j$  è l'indicatore di riferimento per il volume di traffico per il servizio  $j$ , in unità di servizio”.

8. Il margine commerciale  $MC_0$  è determinato, come margine aggregato, con la seguente formula:

$$MC_0 = R_0 - C_0 - A_0 - CIN_0 \cdot r$$

dove:

- “ $R_0$  rappresenta i ricavi e altri proventi conseguiti a qualunque titolo nell'anno base in relazione allo svolgimento delle attività di cui al punto 1.2” della Direttiva;
- “ $C_0$  rappresenta i costi diretti, i costi indiretti e le spese generali attinenti alle attività” commerciali;
- “ $CIN_0$  è il capitale investito netto nell'anno base attinente alle attività” commerciali;
- “ $A_0$  rappresenta gli ammortamenti nell'anno base relativi al capitale investito  $CIN_0$  e calcolati utilizzando aliquote di ammortamento tecnico-economiche;
- “ $r$  è il tasso di congrua remunerazione del capitale, pari al tasso utilizzato per i servizi regolamentati.

*I valori  $MC_0$ ,  $R_0$ ,  $C_0$ ,  $A_0$ ,  $CIN_0$  sono oggetto del sistema di contabilità analitica certificata, nel rispetto di quanto stabilito al punto 2.” della Direttiva “relativamente alle partite intragruppo”.*

9. Attraverso un esempio numerico, la Tabella 7.2 espone la metodologia da adottare per la quantificazione del margine complessivo da dedurre dai diritti aeroportuali. In essa si ipotizza che:

- a) i servizi “commercials” da 1 a 4 siano soggetti alla norma sul margine: i primi due presentano margini netti positivi; il terzo margine netto nullo; il quarto margine netto negativo;
- b) il servizio 5 viene assunto rientrare nel perimetro della deroga, in quanto svolto in piena concorrenza con terzi; esso dunque non contribuisce alla quantificazione del margine trasferibile;
- c) il servizio 6 è svolto da una società nella quale il gestore possiede una partecipazione pari al 60%;
- d) il servizio 7 è relativo alle attività di assistenza terra **svolte direttamente dal gestore in concorrenza con terzi e pertanto non computato nel calcolo del margine contributivo.**

**Tabella 7.2**

QUANTIFICAZIONE DEI MARGINI IMPUTABILI									
		Servizio 1	Servizio 2	Servizio 3	Servizio 4	Servizio 5	Servizio 6	Servizio 7	Margine totale
		1	2	3	4	5	6	7	8=Σ da 1 a 7
1)	Margine lordo	100	100	100	100	100	100	80	680
2)	Margine esente (WACC*CIN)	-40	-60	-100	-110	-60	-50	-90	-510
3)=1)-2)	Margine netto	60	40	0	-10	40	50	-10	170
4)	Quota di partecipazione	100%	100%	100%	100%	100%	60%	100%	
3)*4)*0,50	Margine contributivo	30	20	0	-5	0	15	0	60

10. Ai diritti aeroportuali “di equilibrio” per unità di traffico di ciascun anno va detratto il margine netto unitario ottenuto dividendo il margine “assegnato” all’ *i-esimo* “diritto” per le unità di traffico previste nei vari anni del periodo regolatorio. Il margine “assegnato” all’ *i-esimo* “diritto” è calcolato, rispetto al margine aggregato  $MC_0$ , in proporzione alla quota dei costi di ciascun diritto sul totale dei costi di tutti i diritti aeroportuali determinati sempre con riferimento all’anno base.

7.3. – *Determinazione dei corrispettivi unitari di equilibrio all’anno base (o all’ “anno ponte”)*

11. La Tabella 7.3 che segue elenca a titolo indicativo e non esaustivo, i corrispettivi sottoposti a regolazione di un aeroporto “tipo”, soggetti a integrazione/decurtazione a seconda delle singole realtà osservate; la Tabella 7.4 indica, invece, i drivers di traffico, fissati per legge o generalmente utilizzati, e le modalità per la determinazione del corrispettivo unitario medio vigente all’anno base, pari al rapporto fra ricavi consuntivati per ciascun servizio e le relative unità di traffico.

**Tabella 7.3**

CORRISPETTIVI REGOLAMENTATI	
Servizi soggetti a regolamentazione	Servizi di riferimento della società X
Diritti	Diritti di approdo e partenza
	Diritti di sosta e ricovero
	Diritti di imbarco passeggeri
	Tasse di imbarco e sbarco merci
Sicurezza	Sicurezza controllo passeggeri e bagaglio a mano
	Sicurezza controllo bagaglio da stiva
	Controllo radiogeno merci
	Camera di decompressione
Infrastrutture centralizzate, beni di uso esclusivo	Loading bridges
	BHS
	Smistamento bagagli in partenza
	Nastri riconsegna bagagli
	CUTE
	Banchi check-in
	Uffici e locali operativi
De-icing	
Beni di uso comune	
Assistenza passeggeri disabili	
Handling in esclusiva	

**Tabella 7.4**

UNITA' DI TRAFFICO E CORRISPETTIVI MEDI VIGENTI ALL'ANNO BASE					
		tipo driver	driver (quantità)	fatturato €	corrispettivi medi <sup>(*)</sup> €
1)	Diritti approdo e partenza	tonnellate aeromobili			
2)	Diritti sosta e ricovero	tonnellate aeromobili			
3)	Diritti imbarco pax	pax paganti in partenza			
4)	Diritti imbarco e sbarco merci	tonnellate merce			
5)	Corrispettivo security pax	pax paganti in partenza			
6)	Corrispettivo security bagaglio	pax in partenza originanti			
7)	Assistenza pax disabili	quota pax per vettore			
7)	BHS	bagagli trattati			
8)	Riconsegna bagagli	bagagli trattati			
9)	Loading bridge	N. ore di attracco			
10)	Informativa di scalo	passeggeri accettati			
11)	De-icing	movimenti aerom.			
12)	CUTE	passeggeri accettati			
13)	Coord. Scalo	movimenti aeromobili			
14)	Informativa pax	pax arrivo/partenza			
15)	Banchi check-in	ore annue per banchi affittati			
16)	Uffici e locali operativi	mq / anno			
17)	Beni di uso comune	N°/peso/frequenza mezzi equivalenti			

(\*) Tenuto conto che alcuni corrispettivi sono attualmente differenziati in relazione al peso degli aeromobili o alla destinazione dei voli, i corrispettivi indicati sono quelli medianti percepiti dal gestore nell’anno base come rapporto fra i pertinenti ricavi e le unità di servizio.

12. Tenuto conto di quanto sopra e sulla base dei prospetti di cui alla sezione 5, si procede alla costruzione dei costi medi ammessi – all’anno base – di ciascun servizio regolamentato, così come indicato dalla Tabella 7.5:
- come è noto, i diritti sono oggi differenziati in relazione alla destinazione (infracomunitaria o extra-comunitaria) o, limitatamente ai diritti di a/p, sosta e ricovero, al tonnellaggio; differenziazioni esistono tuttavia anche per altri servizi; la determinazione dei corrispettivi di equilibrio dell’anno ha dunque per oggetto il livello medio di ciascuno di essi, indipendentemente dalla destinazione o dalla tipologia di aeromobili;
  - i costi ammessi di ciascun servizio sono determinati come sommatoria (i) dei costi ad esso attribuiti con i drivers indicati alla sezione 5 e (ii) della remunerazione del CIN di pertinenza, tenuto conto del valore assegnato al WACC nella sezione 6;
  - i costi di cui alla lettera b), (ancora al lordo del “margine”), rapportati alle rispettive unità di traffico/servizio, determinano i corrispettivi di equilibrio;
  - la Tabella 7.5 riporta anche i corrispettivi vigenti, il cui divario da quelli di equilibrio all’anno base (al netto o al lordo del margine, a seconda dei casi) verrà riassorbito nel corso del periodo regolatorio, così come indicato alle sezioni 12-13 che seguono.

**Tabella 7.5**

DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI DI EQUILIBRIO "ANNO BASE"																
Costi	2006	Preconsuntivo 2007	Diritti				Security		Infrastrutture centralizzate					Handling non liberalizzato	Totale regolamentati	
			diritti pax	diritti a/p	diritti s/r	diritti merci	Pax	Bagagli	BHS	Loading b.	nastri	banchi / gates	BUE			CUTE
Costo del lavoro																
materiali consumo																
manutenzioni																
pulizie																
utenze																
altre prestazioni terzi																
canone concessorio																
spese generali																
ammortamenti beni autofin.																
ammortam. beni Stato/fondo																
canone concessorio																
canone security																
1 Totale costi																
CIN autofinanziato																
CIN Stato/Fondo																
2 wacc*CIN autof.																
wacc*CIN Stato/fondo																
3=1+2 Ricavi di equilibrio																
4 Unità di traffico																
5=3/4 <b>Corrispettivi di equilibrio</b>																
a detrarre: margine anno base/unità di traffico																
6 <b>Corrispettivo netto di eq.</b>																
7=5-6 <b>Corrispettivo netto di eq.</b>																
8 Corrispettivi vigenti																
Δ% corrisp. equilibrio/vigenti																

13. Formule più flessibili e attente alla sostenibilità per gli utenti potranno tuttavia essere considerate, come argomentato nelle successive sezioni 12-13.

## 8 – DINAMICA DEL TRAFFICO

- Tenuto conto che l’evoluzione del traffico costituisce il fattore che più incide sulla dinamica dei costi e della redditività, gli elementi forniti dai gestori dovranno essere quanto più possibile dettagliati, sia in ordine ai dati quantitativi, consuntivati e prospettici, sia in ordine all’illustrazione delle cause, delle strategie e dei presupposti “fondamentali” a base delle previsioni.
- Nel caso in cui un gestore sia concessionario di più aeroporti, i dati di traffico e le relative illustrazioni dovranno essere riportati separatamente oltre che in forma “consolidata”.
- Quanto indicato ai paragrafi 8.1, 8.2, 8.3 che seguono si applica ai fini dell’istruttoria per i contratti di programma, mentre ai fini della revisione annuale dei diritti – ai sensi del paragrafo 5.3, 3° comma della Direttiva – si applicano solo le indicazioni del paragrafo 8.1, comunque accompagnate dalla produzione di elementi previsionali pluriennali.

### 8.1. – Dinamica consuntivata

4. L'evoluzione storica del traffico dovrà abbracciare almeno i cinque anni precedenti l'anno base. Solo a fini esemplificativi, nelle argomentazioni che seguono per anno base si intende il 2006, che tuttavia andrà rettificato con il pre-consuntivo dell'anno 2007; operazione che appare tanto più essenziale tenuto conto dell'incidenza delle variazioni di traffico sui costi unitari.
5. Il gestore dovrà illustrare, sulla base delle tabelle che seguono, la dinamica consuntivata del traffico organizzata per:
  - a) tipologia (passeggeri in partenza e totali – distinguendo fra traffico di linea, *low cost*, charter e aviazione generale –, passeggeri in transito, dirottati, *must go*, aviazione generale, merci e posta);
  - b) unità di traffico (passeggeri in partenza e totali, tonnellate di merci e di posta, movimenti, tonnellate aeromobili, unità totali di traffico);
  - c) aree geografiche di origine/destinazione (collegamenti domestici, di medio raggio – distinguendo fra comunitari e altri – e di lungo raggio); a scelta del gestore i collegamenti comunitari potranno essere riportati con base Europa-15 o Europa-27, ma dovranno essere comunque resi omogenei per l'intero periodo a consuntivo e con le previsioni per il periodo regolatorio;
  - d) grado di concentrazione del traffico per compagnie aeree.
6. La Tabella 8.1 che segue riporta gli elementi fondamentali dell'evoluzione del traffico nei cinque anni precedenti il periodo regolatorio; la Tabella 8.2 è invece diretta ad accertare la concentrazione del traffico aeroportuale fra compagnie aeree, elemento che ovviamente incide sul grado di dipendenza della gestione aeroportuale da esse, sui rischi e, dunque, sulla solidità delle previsioni in sede di elaborazione del CdP.

**Tabella 8.1**

DINAMICA CONSUNTIVATA DEL TRAFFICO							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (\$)	Δ% 07/02
<b>PAX TOTALI</b>							
Pax originanti paganti							
Pax in transito							
Must go							
Dirottati							
di cui IATA(%)							
di cui low cost (%)							
di cui charter (%)							
di cui AG (%)							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
<b>MOVIMENTI</b>							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
di cui AG (%)							
<b>TONNELLAGGIO</b>							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
di cui AG (%)							
<b>MERCE (quintali)</b>							
<b>POSTA (quintali)</b>							
<b>UNITA' DI TRAFFICO</b>							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
(\$) Preconsuntivo							

**Tabella 8.2**

CONCENTRAZIONE DEL TRAFFICO PER VETTORE							
	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (\$)	Δ 07 - 02
	%	%	%	%	%	%	
primo vettore							
primi 2 vettori							
primi 5 vettori							
primi 8 vettori							
primi 10 vettori							
altri vettori (n.(...))							
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

7. Nel quadro delle analisi disponibili per il settore a livello internazionale, le previsioni IATA, aggiornate annualmente, sono considerate il riferimento più attendibile, sia per il rigore metodologico delle analisi su cui si fondano, sia per la puntualità del dettaglio che forniscono, tracciando gli andamenti prospettici da ciascuna nazione verso le macro-aree geografiche di origine/destinazione del traffico internazionale. Anche altri soggetti, quali ICAO, EUROCONTROL, AEA, ACI Europe, Boeing, ecc. possono fornire utili elementi al riguardo.
8. I soggetti sopra menzionati forniscono stime caratterizzate da livelli di aggregazione che possono renderle poco significative per le singole realtà aeroportuali, specie per quelle minori, meno focalizzate sul traffico di medio e lungo raggio e più dipendenti da compagnie non IATA. Le previsioni generali debbono dunque essere accompagnate da altre specifiche per l'aeroporto, la cui elaborazione deve basarsi su diversi elementi.
9. In primo luogo, la programmazione dei vettori, la cui attendibilità, tuttavia, decade con l'allungarsi del periodo di riferimento; infatti essa:
  - a) è elevata per la successiva stagione di traffico, essendo basata sulla programmazione degli slots (relativamente agli aeroporti coordinati e pienamente coordinati), sugli orari pubblicati, ecc.;
  - b) è inevitabilmente minore per periodi più lunghi, posto che la programmazione dei vettori, non è in alcun modo vincolante; particolarmente elevata è, soprattutto, la potenziale volatilità del traffico charter e *low cost*, salvo la stipula di accordi pluriennali.
10. Quanto sopra rende tanto più importante potenziare le sedi concertative fra gestori e vettori, sia per una corretta costruzione del trend di crescita del traffico, sia per la definizione dei piani di investimento e di operatività degli aeroporti, eventualmente introducendo – nei limiti consentiti dalla normativa comunitaria – forme di incentivi alla stabilità e forme di *risk sharing*.
11. Elementi complementari al precedente, di cui la società dovrà fornire adeguata illustrazione, sono rappresentati dalla crescita prevista della domanda di traffico nel bacino geografico dell'aeroporto, dall'andamento del PIL del relativo territorio, dal grado di concorrenza, sperimentata e potenziale, con altri aeroporti relativamente sostituibili sotto il profilo della domanda (ad esempio, altri aeroporti regionali, fenomeni di *hub bypass*, ecc.), dall'attrattiva turistica e di business del territorio (dunque, lo sviluppo economico previsto, le iniziative di operatori del turismo, i collegamenti via terra con altre città, ecc.).
12. Aderendo a quanto emerso in sede di consultazione sulle presenti linee guida, ENAC valuterà con favore la presentazione di previsioni di traffico, su singoli aeroporti oggetto di contratto di programma, effettuate da primarie società indipendenti dal gestore.
13. Le previsioni di traffico dovranno essere giustificate sulla base delle indicazioni metodologiche e degli elementi indicati sopra. A tali elementi, scarsamente controllabili dalla società, se ne affiancano altri sui quali questa può invece agire e che vanno dunque adeguatamente indicati, quali gli accordi sottoscritti con compagnie aeree e ogni altra leva strategica che la società conti di promuovere. Tenuto conto della sensibilità concorrenziale della materia, ENAC manterrà riserbo su tali informazioni.
14. Ai fini della rendicontazione annuale in corso di periodo regolatorio, la Tabella 8.3 che segue andrà aggiornata ogni anno a scorrimento, sostituendo il traffico "previsto" con quello "consuntivato", aggiornando le "vecchie" previsioni e estendendole a un successivo anno (2012, 2013, ecc.).
15. In merito alla problematiche connesse al "rischio traffico" si fa rinvio alla sezione 13.

**Tabella 8.3**

PREVISIONI DI TRAFFICO NEL PERIODO REGOLATORIO							
	2007 (\$)	2008	2009	2010	2011	Δ% 11/07	
<b>PAX TOTALI</b>							
Pax originanti paganti							
Pax in transito							
Must go							
Dirottati							
di cui IATA(%)							
di cui low cost (%)							
di cui charter (%)							
di cui AG (%)							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
<b>MOVIMENTI</b>							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
di cui AG (%)							
<b>TONNELLAGGIO</b>							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
di cui AG (%)							
<b>MERCE</b> (quintali)							
<b>POSTA</b> (quintali)							
<b>UNITA' DI TRAFFICO</b>							
di cui domestici							
di cui UE							
di cui medio raggio non UE							
di cui lungo raggio							
(\$) Preconsuntivo							

## 9 – DINAMICA DEGLI INVESTIMENTI

### 9.1. – *Inquadramento*

1. Gli investimenti in infrastrutture, installazioni in genere e tecnologie costituiscono fattore determinante dello sviluppo e dell'efficienza della capacità aeroportuale. Al tempo stesso, essi rappresentano un "driver" rilevante dei costi totali e della loro dinamica nel tempo.
2. La programmazione degli investimenti aeroportuali si fonda generalmente sui seguenti presupposti:
  - a) la capacità aeroportuale dipende da quella dei vari "sottosistemi" (piste, piazzali, BHS, *gates*, banchi *check-in*, ecc);
  - b) l'indivisibilità degli investimenti infrastrutturali, anche in virtù di economie di scala connesse alla loro realizzazione, fa sì che il rapporto fra costo di realizzazione e capacità sia decrescente;
  - c) una politica degli investimenti efficiente e lungimirante deve programmare temporanea sovra-capacità, destinata a permanere per un arco di tempo stimato in funzione: (i) di realistiche previsioni di crescita tendenziale della domanda, (ii) della possibilità di incidere su di essa e (iii) delle economie di scala in sede di realizzazione;
  - d) il trasporto aereo, tuttavia, è un settore caratterizzato da ampie fluttuazioni di traffico, per orari e per stagioni, seppure lungo un trend crescente; dal momento che il dimensionamento della capacità infrastrutturale sui picchi sarebbe inefficiente, la programmazione deve prevedere "*un certo grado di congestione*", come raccomandato dalla stessa Commissione europea;
  - e) da quanto precede scaturisce l'esigenza che la realizzazione di infrastrutture sia attenta (i) alla dotazione di altri fattori, (ii) a ottimizzare il mix fra opere e tecnologie, (iii) a seguire la curva dei rendimenti di scala, considerando congiuntamente i costi di realizzazione e di gestione, (iv) ad evitare situazioni di sovra-dimensionamento a lungo andare.
3. Al tempo stesso la valutazione dei piani di investimento deve anche inquadrarsi nella dinamica storica del traffico e degli investimenti, e basarsi sull'analisi delle carenze infrastrutturali attuali e previste.

4. Tenuto conto che gli investimenti rappresentano fattore rilevantisimo di costo e di potenzialità di sviluppo, gli elementi forniti dai gestori dovranno essere quanto più possibile dettagliati, sia in ordine ai dati quantitativi, consuntivati e prospettici, sia in ordine all'illustrazione delle cause, delle strategie e dei "fondamentali" presupposti a base delle programmazioni.
5. Quanto indicato nella presente sezione si applica integralmente ai fini dell'istruttoria per i contratti di programma, mentre – ai fini della revisione annuale dei diritti, ai sensi del paragrafo 5.3, 3° comma, della Direttiva – si applicano le sole indicazioni del paragrafo 2.
6. Nel caso in cui un gestore sia concessionario di più aeroporti, i dati di investimento e le relative illustrazioni dovranno essere riportati sia separatamente sia complessivamente mediante prospetti "consolidati".

9.2. – Investimenti realizzati nel quinquennio che si conclude con l'anno base

7. Ipotizzando come anno base il 2006 (integrato con pre-consuntivo 2007), le società aeroportuali dovranno fornire almeno gli elementi indicati nelle Tabelle 9.1 – 9.2 – 9.3 che seguono.

**Tabella 9.1**

DINAMICA DEGLI INVESTIMENTI (2002-2007) (*)								
	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (\$)	Δ% 06/02	
1	Autofinanziati							
2	Finanziati con contr. pubblici							
2a	di cui: da Stato							
2b	di cui: da fondi ex art. 17, l. 135/97							
2c	di cui: da altri (Regioni, ecc.)							
3=1+2	Totale investimenti							
3a	di cui: inv. infrastrutturali							
3b	di cui: altri investimenti							
4	Investimenti da cronoprogramma							
5=3/4	Inv. realizzati/programmati							
(2a+2b+2c)/3	Contr. pubbl./investim. compl.							

(\*) Gli importi di cui alle righe da 1 a 4 vanno riportati in termini di spesa annuale.  
(\$) Preconsuntivo.

**Tabella 9.2**

DINAMICA DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E IMMATERIALI (2002-2007) (*)								
	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (\$)	Δ% 06/02	
1)	Riporto immobilizzazioni nette							
2)	Investimenti incrementativi							
3)	Ammortamenti							
4)=1)+2)-3)	Saldo immobilizzazioni nette							

(\*) Immobilizzazioni in esercizio.  
(\$) Preconsuntivo.

**Tabella 9.3**

INVESTIMENTI MATERIALI 2002-2007 (*)									
	2002	2003	2004	2005	2006	tot. 02-06	2007 (\$)	di cui con contr. pubblici	di cui con introiti ex art.17, l. 135
aerostazione									
piste e piazzali									
cargo									
BHS									
attr. varie di pista									
radiogeno									
comfort utenti									
tutela ambientale									
altri									
(...)									
Totale									
di cui opere infrastr.									
di cui attrezz.									
di cui manutenz.plurienn.									

(\*) Spesa annuale  
(\$) Preconsuntivo.

8. La rappresentazione sintetica riportate nelle tabelle dovrà essere accompagnata dalla:
- descrizione della dinamica consuntivata, degli eventuali scostamenti fra programmazione e realizzazione e delle maggiori criticità incontrate;
  - dimostrazione della coerenza con il piano quindicennale di sviluppo e dalla giustificazione di eventuali discrepanze;
  - indicazione della fonte (normativa o convenzionale, art. 17 della legge 135/1997, o altro) dei contributi pubblici agli investimenti, ottenuti a titolo non oneroso, dell'importo di questi e dei residui non ancora spesi;
  - esposizione dei più importanti interventi infrastrutturali, di eventuali ritardi nell'entrata in esercizio rispetto al programmato, ecc.;
  - individuazione degli interventi finalizzati al miglioramento del comfort degli utenti e alla tutela ambientale.
9. Ulteriore documentazione informativa dovrà essere fornita con riguardo a:
- impegni di investimento assunti dalla società con convenzioni di concessione e successivi atti integrativi;
  - eventuali obblighi di investimento assunti in sede di procedure di privatizzazione;
  - stato della realizzazione di tali impegni e giustificazione di eventuali ritardi.
10. Infine il gestore dovrà fornire indicazioni in ordine:
- alla capacità aeroportuale di picco all'anno base, espressa in termini di movimenti, di tonnellate di merci e di passeggeri in partenza;
  - alla distribuzione dei movimenti per fasce orarie;
  - alle principali criticità che limitano la capacità aeroportuale (ad esempio: insufficienza di piazzole di sosta, di gates, funzionamento BHS, orari di apertura, ATC, ecc.);
  - ai tempi previsti per la saturazione della capacità di picco, tenuto conto delle previsioni di crescita del traffico;
  - alle eventuali proposte relative all'ottimizzazione dei flussi di traffico.

### 9.3. – Dinamica degli investimenti nel periodo regolatorio

11. Il gestore dovrà fornire le indicazioni, di cui alle Tabelle 9.4 – 9.5 – 9.6 – 9.7 che seguono, relative alla dinamica degli investimenti nel corso del periodo regolatorio.

**Tabella 9.4**

SPESA PREVISTA PER INVESTIMENTI (2007-2011)							
		2007 (\$)	2008	2009	2010	2011	Δ% 11/07
1	Autofinanziati						
2	Finanziati con contr. pubblici						
2a	di cui: da Stato						
2b	di cui: da fondi ex art. 17, l. 135/97						
2c	di cui: da altri (Regioni, ecc.)						
3=1+2	Totale investimenti						
3a	di cui: inv. infrastrutturali						
3b	di cui: altri investimenti						
4	Previsione investimenti (di cui alla riga 3) entrati in esercizio						
4a	di cui: inv. infrastrutturali						
4b	di cui: altri investimenti						
5	Lavoro in corso						
(2a+2b+2c)/3	Contr. pubbl./investim. compl.						
(\$) Preconsuntivo.							

**Tabella 9.5**

DINAMICA DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E IMMATERIALI (2007-2011) (*)							
		2007 (\$)	2008	2009	2010	2011	Δ% 11/07
1)	Ripporto immobilizzazioni nette (°)						
2)	Investimenti incrementativi						
3)	Ammortamenti						
4)=1)+2)-3)	Saldo immobilizzazioni nette						
(*) Immobilizzazioni in esercizio al 31.12 dell'anno precedente.							
(°) Escluso valore delle concessioni e dell'avviamento.							
(\$) Preconsuntivo.							

12. Oltre alle informazioni e alle giustificazioni relative agli elementi riportati nelle Tabelle di cui al punto precedente, simmetriche a quelle relative agli investimenti consuntivati, il gestore dovrà fornire un'approfondita relazione in ordine:
- alla coerenza con il piano quindicennale di sviluppo definito con l'ENAC;
  - alle previsioni di entrata in esercizio delle immobilizzazioni (Tabella 9.7);
  - al cronoprogramma, dettagliato per principali tipologie di immobilizzazioni, degli investimenti previsti con indicazione delle cause di possibili criticità e ritardi;
  - alle schede descrittive dei singoli interventi, secondo lo schema di cui alla Schede tecniche N. 1 e 2 (Allegati 5 e 6).
  - dettagliata illustrazione della ratio sottostante il programma degli investimenti.

**Tabella 9.6**

PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2005-2009 PER ASSET (*)								
Asset	2007 (\$)	2008	2009	2010	2011	tot. 08-11	di cui con contr.pubblici	di cui con introiti ex art.17
piste e vie di rullaggio								
piazze di sosta e ricovero								
terminal								
terminal merci								
security pax								
security bagaglio								
BHS								
CUTE								
informativa scalo								
informativa pubblico								
banchi								
spazi operativi e uffici								
comfort utenti								
ambiente								
altri								
TOTALE								
% sul totale investimenti								
(*) Spesa annuale								
(\$) Preconsuntivo								

**Tabella 9.7**

PIANO ENTRATA IN ESERCIZIO INVESTIMENTI 2008-2011								
	2008	2009	2010	2011	tot. 08-11	di cui con contr.pubblici	di cui con introiti ex art.17	2012
aerostazione								
piste e piazzali								
cargo								
BHS								
attr. varie di pista								
radiogeno								
comfort utenti								
tutela dell'ambiente								
altri								
(...)								
Totale								
di cui opere infrastr.								
di cui attrezz.								

## 10 – CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DELLA DINAMICA DEI CORRISPETTIVI REGOLAMENTATI: OBIETTIVI DI PRODUTTIVITÀ

1. La dinamica dei corrispettivi è fissata dalla Direttiva (paragrafo 4.2) secondo le seguenti equazioni di *price cap*:

$$p_{t,j} = c_{t,j} \cdot (1 + \varepsilon_{t,j}) - mc_j \quad (6)$$

$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{z=1}^t (1 + P_z - x_j + k_{z,j}) \quad (7)$$

$$\varepsilon_{t,j} = f \cdot q_{t,j} + (1 - f) \cdot \alpha_{t,j} \quad (8)$$

“con  $t$  compreso tra 1 e il numero di anni di durata del contratto di programma e dove

- $p_{t,j}$  è il corrispettivo unitario ammesso del servizio  $j$  per l'anno  $t$ ;
- $c_{t,j}$  rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio  $j$  nell'anno base ( $c_{0,j}$ ), adeguato annualmente con la formula  $1+P-x+k$ ;
- $c_{0,j}$  rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio  $j$  nell'anno base, comprensivo del costo di remunerazione del capitale;
- $P_z$  è il tasso programmato di inflazione per l'anno  $z$ ;
- $x_j$  è un parametro determinato in modo che, per le attività presenti all'anno base, il valore attualizzato dei costi ammessi (prima della decurtazione del margine commerciale) sia pari, nel corso del periodo di regolamentazione, al valore attualizzato dei ricavi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al punto 3.2;
- $k_{t,j}$  è il parametro per remunerare i nuovi investimenti, determinato ogni anno in base agli investimenti realizzati l'anno precedente, in modo tale che la variazione del valore attualizzato dei costi riconosciuti per i nuovi investimenti sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al punto 3.2. ENAC accerta la realizzazione degli investimenti e il rispetto del piano degli investimenti previsto nei contratti di programma;
- $mc_j$  è il margine commerciale per unità di traffico da portare in detrazione al servizio  $j$ ;
- $\varepsilon_{t,j}$  è il parametro che tiene conto del raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale relativi al servizio  $t$ , come stabiliti nei contratti di programma;
- $q_t$  e  $\alpha_t$  sono i parametri che misurano il raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale nello svolgimento del servizio  $t$ ;
- $f$  è il peso, compreso fra 0 e 1, da attribuire all'obiettivo di qualità”.

2. La dinamica dei corrispettivi regolamentati nel corso del periodo regolatorio è dunque determinata:
  - a) dal “trascinamento” dei costi all'anno base, secondo il valore assegnato alla  $x$ , che viene fissato *ex ante* per tutti gli anni del periodo regolatorio;
  - b) dalle discontinuità che andranno a maturare nel periodo regolatorio per il riconoscimento di costi non rapportabili in via diretta e immediata alla crescita del traffico e non predeterminati in sede di stipula del contratto di programma, ma imputabili in corso di periodo, previa verifica da parte dell'ENAC (parametri  $P_t$ ,  $k_t$ ,  $\varepsilon_t$ ) e **approvazione dei Ministeri competenti**.
3. Sul piano del metodo e dell'illustrazione è opportuno distinguere la dinamica tariffaria programmata *ex ante* da quella che effettivamente verrà a realizzarsi nel tempo a seguito della verifica delle “discontinuità” effettuata dall'ENAC. Nelle sezioni 12-13 che seguono verrà indicato un approccio che prevede la “internalizzazione” nella programmazione della dinamica tariffaria delle discontinuità previste al momento della conclusione dell'iter istruttorio del contratto di programma, ma con effettivo impatto sui corrispettivi solo una volta accertate, nel corso del periodo regolatorio, l'effettivo verificarsi, al fine di consentire ai gestori e agli utenti di avere *ex ante* un quadro complessivo, seppure previsionale, della dinamica tariffaria, così come raccomandato dal CIPE con il parere 15 giugno 2007.
4. Rinviamo alla sezione 11 per l'impatto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale e alla sezione 12 per il trattamento delle discontinuità di costo, nella presente sezione si illustra unicamente la metodologia di determinazione della produttività.

#### 10.1. – Aspetti metodologici

5. Conformemente alle previsioni della Direttiva:
  - a) è necessario determinare obiettivi di crescita della produttività distinti per servizio offerto (il valore di  $x_j$  è infatti riferito a ciascun servizio  $j$  sottoposto a regolazione);
  - b) tali obiettivi vanno fissati in funzione:
    - (i) della “prevista evoluzione dei volumi di traffico”;
    - (ii) di *benchmarks* di produttività, “*ove applicabili*”, di “*un operatore, o di un gruppo di operatori, ritenuti efficienti*”, ricavati, in primo luogo, con riferimento a società di gestione aeroportuale con caratteristiche possibilmente simili, in termini di dimensioni infrastrutturali, traffico (composizione e tipologia) e perimetro dei servizi gestiti;
    - (iii) del “*tasso di incremento della produttività mediamente conseguito da imprese nazionali ritenute assimilabili*”;
    - (iv) della dinamica della produttività specifica del gestore rilevata con riferimento agli anni precedenti il periodo regolatorio (orientativamente ai cinque anni precedenti) e dell'analisi dei fattori da cui questa è scaturita.

6. Va precisato che il parametro  $x$  incorpora, come meglio evidenziato in seguito, gli incrementi di produttività derivanti dagli obiettivi ( $y$ ) imposti, nel periodo regolatorio, alla dinamica dei costi ammessi all'anno base, così come ricavabili dalla metodologia di seguito indicata.
7. Le difficoltà riscontrabili nell'analisi di *benchmarking* (specie a livello internazionale) sono dovute alla circostanza che non esiste una gestione aeroportuale "tipo". Affinché il *benchmarking* possa fornire indicazioni significative sono dunque necessarie alcune condizioni, quali:
- a) la selezione di un campione di società aeroportuali comparabili per vincoli normativi e regolatori cui sono assoggettate, per capacità infrastrutturale, per dimensioni di traffico, ecc.; potranno dunque rendersi necessari aggiustamenti diretti a "depurare" i soggetti del campione da elementi differenziali quali quelli menzionati;
  - b) la definizione di un perimetro omogeneo di servizi offerti dal gestore, l'accertamento dei costi che effettivamente gravano su di esse e delle regole che sovrintendono alla loro contabilizzazione, in quanto:
    - (i) alcune società, diversamente da altre, forniscono direttamente servizi di handling, i cui costi e ricavi andranno dunque scorporati extra-contabilmente;
    - (ii) diversi possono essere, a livello internazionale, i servizi offerti a proprio carico dai gestori (*security*, controllo del traffico aereo, servizi antincendio, ecc.);
    - (iii) la struttura tariffaria nella maggioranza dei paesi europei è semplificata rispetto alla realtà italiana, con accorpamento di più servizi in uno stesso corrispettivo; ciò non consente comparazioni disaggregate, in termini di costi dei servizi e relativi indicatori di produttività, con realtà italiane;
    - (iv) differiscono, inoltre, tra i vari paesi europei, anche i periodi di ammortamento delle immobilizzazioni (ad esempio, le piste vengono ammortizzate in 100 anni presso la BAA, in 30-40 anni ad Amsterdam, in 10-20 negli Aeroporti di Parigi); ciò comporta l'impossibilità di effettuare comparazioni significative di produttività del capitale in termini di valore;
  - c) la "sterilizzazione" degli effetti di cambiamenti normativi o organizzativi, che possono rendere problematica l'analisi della dinamica storica di alcuni indicatori di produttività; si pensi, ad esempio:
    - (i) per i primi, al recente trasferimento in capo ai gestori di parte del costo dei servizi antincendio, all'incremento del personale di *security* ai varchi, alle variazioni dei canoni concessori;
    - (ii) per i secondi, alla circostanza che le società ricorrono in diversa misura a operazioni di *outsourcing*, di cui va tenuto conto sia nel confrontare le *performances* di più società, sia nel valutare le variazioni di produttività registrate nel tempo dal gestore;
  - d) i confronti di produttività (soprattutto dei fattori fissi) fra differenti realtà aeroportuali realizzati tenendo conto del grado di utilizzo della capacità produttiva; per la loro rilevanza e per le caratteristiche di indivisibilità, infatti, gli investimenti infrastrutturali sono realizzati in genere in un'ottica di utilizzo di medio/lungo periodo, e dal momento che il trend del traffico aeroportuale è storicamente in forte crescita, la programmazione di una temporanea sovracapacità rappresenta una scelta a lungo andare efficiente ma che si riflette, nel breve/medio periodo, in un abbattimento della produttività degli assets se misurata sulla base degli standards tradizionali;
  - e) la separata stima dell'impatto, sugli indici di produttività degli assets (ad es., pax/mq di terminal o pax/valore delle immobilizzazioni), di nuovi investimenti che entreranno in esercizio (o che comunque siano contabilizzati) nel corso del periodo di osservazione, anche tenuto conto di quanto indicato alla precedente lettera e).
8. Nell'ambito delle metodologie di stima della produttività (e del relativo *benchmarking*) si è optato – almeno per il primo periodo regolatorio – per l'adozione della metodologia "*partial factors productivity*" (PFP) basata su indici parziali di produttività, espressi come rapporto fra singoli output e singoli input, sia in termini fisici che di valore, ove possibile con riferimento agli indicatori riportati nella Tabella 10.1. Rispetto ad altre metodologie – quali la TFP (Total factor productivity) e la DEA (Data envelopment analysis)<sup>15</sup> – la PFP appare di più agevole applicazione, consente una maggiore accessibilità ai dati, una maggiore "tracciabilità" storica degli indicatori scelti oltre ad una maggiore possibilità di compiere

<sup>15</sup> La metodologia TFP sostanzialmente richiede l'aggregazione in un unico indice dei prodotti (output) più significativi dell'impresa pesati in base alle rispettive quantità e, parimenti, l'aggregazione in un unico indice delle quantità di tutti i fattori (input) impiegati nel processo produttivo (capitale, lavoro, tecnologia e beni intermedi), pesate sulla base dei rispettivi costi unitari o delle rispettive quote di costo. La DEA usa invece metodi di programmazione lineare per stimare la frontiera di efficienza di un campione di imprese, misurando l'inefficienza relativa di ciascuna di esse in base allo scostamento dalla frontiera.

operazioni di depurazione di cui ai punti precedenti.

9. I gestori potranno tuttavia integrare gli indicatori basati sulla PFP anche con dati elaborati mediante la metodologia TFP.

**Tabella 10.1**

INDICATORI DI PRODUTTIVITA' - BENCHMARKS						
	Consuntivato		Benchmarks			
	Valori medi 2002-2006	anno base	A	B	C	D
costi i totali/WLU						
costo del lavoro (escluso Irap)/WLU						
costi operativi/WLU						
costo del lavoro/costi totali						
costo del lavoro diretto/costo totale del lavoro						
costi delle utilities/WLU						
ammortamento immobilizzazioni/WLU						
di cui: ammortamento imm.ni autofinanziate/WLU						
valore storico totale imm.ni/WLU						
di cui: valore storico totale imm.ni autofinanziate/WLU						
WLU/FTE staff (security e non)						
pax/mq terminal (totali)						
pax/n. gates						
movimenti/n. piazzole di parcheggio						
capacità aeroportuale (pax/fasce orario di picco)						
capacità aeroportuale (movimenti/ fasce orarie di picco)						
grado di utilizzazione capacità pax/anno						
grado di utilizzazione capacità movimenti/anno						
ricavi/WLU						
ricavi aeronautici/WLU						
ricavi non aeronautici/WLU						

## 10.2. – Analisi della dinamica storica della produttività

### 10.2.1. – Documentazione richiesta alle società di gestione aeroportuale

10. La determinazione degli obiettivi di produttività deve tener conto anche della dinamica riscontrata nei cinque anni precedenti l'avvio dell'istruttoria per la stipula del CdP. Tenuto conto che la regolazione ha per oggetto i soli corrispettivi dei servizi aviation (e di handling, se gestiti in condizioni di esclusiva), gli indicatori devono:
- fornire una rappresentazione – in termini fisici, laddove possibile, o di valore – della dinamica di costi e ricavi di tali servizi,
  - scorporando dai costi e ricavi complessivi quelli inerenti:
    - le attività non regolamentate, ivi incluse le attività di handling, ove nel periodo in osservazione siano state svolte direttamente dalla società di gestione in concorrenza con terzi operatori, al fine di permettere confronti fra differenti società aeroportuali;
    - le attività non pertinenti la gestione caratteristica dell'aeroporto.
11. Tenuto conto del fatto che la contabilità analitica dei costi dei servizi regolamentati è disponibile in via generalizzata solo a seguito dell'Atto di indirizzo del Ministro pro-tempore delle infrastrutture e dei trasporti, datato 31.12.2005, e, per gli anni precedenti, solo per i gestori che avevano già intrapreso l'elaborazione dei CdP, la ricostruzione ex-post della contabilità analitica dei costi può risultare complessa. In caso di società di gestione che non siano in grado di procedere a disaggregazioni retrospettive, l'ENAC considererà come *proxy* indicatori aggregati di produttività (ad esempio pax/FTE staff complessivamente impiegato nei servizi aviation e commerciali).
12. Il gestore è tenuto, quindi, a fornire, per un periodo non inferiore al quinquennio che si conclude con l'anno base, i dati relativi alla:
- dinamica delle principali categorie di costi, espressa, per i soli costi operativi, anche in termini reali;
  - evoluzione dell'organico in termini di addetti a tempo pieno equivalente (FTE);
  - dinamica del costo del lavoro per addetto FTE in termini reali;
- sulla base dei prospetti di seguito riportati (Tabelle 10.2-3-4-5), ferma restando la facoltà per il gestore di produrre dati anche per anni precedenti, qualora disponibili o ritenuti da essa utili.
13. Con riferimento alla Tabella 10.5 che segue, il gestore dovrà:
- indicare separatamente i dati relativi ai servizi *aviation*, ai servizi non regolamentati (con separata evidenza dell'handling, ove direttamente svolto) e al complesso dei due sottogruppi, con esclusione delle attività non pertinenti la gestione caratteristica;

- b) riportare i dati al valore dei prezzi dell'anno iniziale di osservazione, ricorrendo al deflatore ricavato dagli indici ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (esclusi i tabacchi);
- c) riportare il valore delle immobilizzazioni sia in termini di costo storico che di valore residuo, così da consentire un'accurata valutazione della produttività degli assets.

**Tabella 10.2**

DINAMICA DELLE PRINCIPALI CATEGORIE DI COSTO <sup>(*)</sup>								
	<b>COSTI</b>	2002	2003	2004	2005	2006	Δ% 02/06	CAGR %
1)	Costo del lavoro							
2)	IRAP (4,25%)							
3)	<b>Totale costo del lavoro</b>							
4)	Servizi in outsourcing <sup>(1)</sup>							
5)=3)+4)	<b>Costo del lavoro rettificato</b>							
6)	materiali di consumo							
7)	manutenzioni ordinarie							
8)	pulizie locali							
9)	utenze							
10)	altre prestazioni terzi							
11)	spese generali e di struttura							
12)	costi commerciali							
13)	<b>Totale altri costi operativi</b>							
14)	<b>Totale costi operativi</b>							
15)	<b>Ammortamenti</b>							
15a)	Ammortamento imm.ni in esercizio all'inizio del periodo							
15b)	Ammortamento imm.ni entrate in esercizio nel corso del periodo							
15c)	Ammortamenti complessivi							
16)	<i>indice ISTAT prezzi al consumo famiglie operai e impiegati (esclusi tabacchi)</i>	0%						
17)	<i>deflatore</i>	1,00						
18)=3):17)	Dinamica reale costo del lavoro							
19)=13):17)	Dinamica reale altri costi operativi							
20)=14):17)	Dinamica reale costi operativi totali							
21)	canone concessorio							
22)	effetti variazioni normative/imposte							

(\*) Esclusi canoni e impatto variazioni normative (es. VV.FF) o imposte, da evidenziare separatamente alle righe 21)-22)

(1) Prestazioni di terzi

**Tabella 10.3**

EVOLUZIONE ORGANICO (FTE)								
		2002	2003	2004	2005	2006	Δ% 02/06	CAGR %
	<b>ORGANICO DIRETTAMENTE IMPUTABILE</b>							
	<b>Servizi regolamentati</b>							
	diritti approdo e partenza							
	diritti sosta e ricovero							
	diritti imbarco passeggeri							
	tassa imbarco e sbarco merci							
	infrastrutture centralizzate							
	<i>di cui: trattamento bagagli</i>							
	beni uso comune							
	beni uso esclusivo							
	servizi di <i>handling</i> in monopolio							
1)	<b>Totale organico servizi regolamentati (esclusa security)</b>							
2)	Rettifiche outsourcing FTE							
3)=1)+2)	<b>Totale organico rettificato servizi regolamentati (esclusa security)</b>							
	Security passeggeri							
	Security bagagli da stiva							
4)	<b>Totale organico security</b>							
5)	Rettifiche outsourcing FTE							
6)=4)+5)	<b>Totale organico rettificato servizi security</b>							
7)	<b>Totale organico diretto servizi reg.</b>							
8)	Rettifiche outsourcing FTE							
9)=7)+8)	<b>Totale organico rettificato servizi regolamentati</b>							
10)	Servizi commerciali							
11)	Servizi di handling (se svolti direttamente)							
12)=7)+10)+11)	<b>Totale organico direttamente imputabile</b>							
13)	<b>ORGANICO INDIRETTAM. IMPUTABILE</b>							
14)=12)+13)	<b>TOTALE ORGANICO ATTIVITA' AEROP.</b>							
15)	<b>ORGANICO ATTIVITA' NON PERTINENTI</b>							
16)=14)+15)	<b>TOTALE ORGANICO SOCIETA'</b>							

**Tabella 10.4**

DINAMICA DEL COSTO DEL LAVORO PER ADDETTO FTE							
	2002	2003	2004	2005	2006	Δ% 02/06	CAGR %
costo del lavoro (euro)							
organico							
costo unitario del lavoro							
inflazione (dati ISTAT)							
deflatore							
<b>costo/addetto deflazionato</b>							

**Tabella 10.5**

DINAMICA PRINCIPALI INDICATORI DI PRODUTTIVITA' <sup>(1) (2)</sup>							
	2002	2003	2004	2005	2006	Δ% 02/06	CAGR %
costi reali totali/WLU							
costo reale del lavoro (incluso Irap)/WLU							
costi reali operativi/WLU							
costi reali delle utilities/WLU							
ammortamento immobilizzazioni/WLU							
<i>di cui: ammortamento immobilizzazioni autofinanziate/WLU</i>							
valore storico totale immobilizzazioni/WLU							
<i>di cui: valore storico totale imm.ni autofinanziate/WLU</i>							
valore contabile residuo immobilizzazioni/WLU							
<i>di cui: valore contabile residuo imm.ni autofinanziate/WLU</i>							
costo reale prestazioni in <i>outsourcing</i> /WLU							
WLU/FTE staff ( <i>security</i> e non)							
ricavi totali reali/FTE staff							
pax/mq terminal (totali)							
pax/n. gates							
movimenti/n. piazzole di parcheggio							
capacità aeroportuale (pax/fasce orario di picco)							
capacità aeroportuale (movimenti/fasce orarie di picco)							
grado di utilizzazione capacità pax/anno							
grado di utilizzazione capacità movimenti/anno							
ricavi reali/WLU							
ricavi reali aeronautici/WLU							
ricavi reali non aeronautici/WLU							
(1) Ove possibile separatamente per servizi regolamentati e commerciali. Handling escluso.							
(2) Esclusi canoni concessori e impatto variazioni normative (es. VV.FF) o imposte.							

**10.2.2. – Valutazione delle variazioni consuntivate di produttività**

14. Il passo successivo consiste nel distinguere, nella dinamica della produttività descritta nelle precedenti tabelle, la componente derivante da miglioramenti organizzativi e tecnologici da quella che può essere invece considerata come mero effetto combinato dell'incremento del traffico, da un lato, e della circostanza che i costi fisiologicamente crescono in proporzione inferiore, dall'altro. La prima componente (d'ora in poi, "produttività da efficientamento") è conseguenza del processo di efficientamento gestionale a traffico costante, mentre la seconda rappresenta la crescita di produttività derivante dall'aumento del traffico (d'ora in poi, "produttività da volumi).
15. Nell'esercizio descritto esiste ovviamente un certo grado di discrezionalità, tenuto conto che i miglioramenti di efficienza possono essere condizionati dalla crescita dei volumi. Tuttavia esso appare essenziale per stimare lo sforzo di efficientamento realizzato nel passato e dunque per fissarne gli obiettivi prospettici.
16. In questa fase, il punto di partenza è l'elasticità dei costi, vale a dire, il rapporto fra la variazione percentuale dei costi (in quantità fisica o in valore a prezzi costanti dei fattori) e la variazione percentuale delle unità di traffico considerate, assumendo una relazione funzionale fra costi e traffico e, assumendo altresì, assenza di miglioramenti in termini di efficientamento. In altre parole, si va a determinare la proporzione in cui "mediamente" sarebbero variati nel tempo i costi al variare del traffico, nell'ipotesi che non vi fossero stati contestuali miglioramenti in termini di efficientamento a traffico costante.
17. Un primo esercizio per valutare le cause di crescita della produttività nel periodo precedente quello regolatorio consiste nel prendere in considerazione – per le principali categorie di costi – un *range* di valori dell'elasticità.

18. Allo scopo di rendere più chiaro il procedimento, nella Tabella 10.6 è riportato un esempio numerico, relativamente al costo del lavoro, strettamente connesso alla dinamica dell'organico, che mostra come varia la crescita della produttività nel periodo precedente quello regolatorio in corrispondenza di un *range* di valori dell'elasticità.
- Assumendo diversi valori dell'elasticità è possibile determinare le corrispondenti variazioni "implicite" dell'organico (colonna (b)), vale a dire, quelle che – data la variazione ipotizzata del traffico – si sarebbero prodotte nel periodo, in corrispondenza di un "grado di efficientamento" immutato. Confrontando, sulla base delle indicazioni riportate nelle note alla tabella.:
- l'andamento noto della produttività totale del lavoro (colonna (d)), corrispondente alla crescita del traffico e dell'organico consumivate nel periodo considerato, con
  - l'andamento della produttività da volumi che si sarebbe avuta in corrispondenza dei diversi valori dell'elasticità (colonna (e)),
  - si ricava come residuo (colonna (f)) la produttività da efficientamento.
- Va da sé che esiste un *trade-off* fra la dinamica della produttività da volumi e quella da efficientamento, come chiaramente illustrato dalla tabella.

**Tabella 10.6**

SIMULAZIONE SCORPORO PRODUTTIVITA' DA VOLUMI E DA EFFICIENTAMENTO: FATTORE LAVORO								
Variazioni complessive 2006/2002						Δ% medie annue 2002/2006		
<i>(pax + 60%; organico + 15%)</i>						<i>(pax + 9,85%; organico + 2,83%)</i>		
Elasticità	Δ% implicita organico	Δ% effettiva organico	Δ% totale produttività	Δ% produtt. per volumi	Δ% produtt. per efficient.	Δ% produtt. totale	Δ% produtt. per volumi	Δ% produtt. per efficient.
(a)	(b) <sup>(1)</sup>	(c)	(d) <sup>(2)</sup>	(e) <sup>(3)</sup>	(f) <sup>(4)</sup>	(g)	(h)	(i)
0,2	12,00%	15,00%	39,13%	42,85%	-2,60%			
0,3	18,00%	15,00%	39,13%	35,59%	2,61%			
<b>0,35</b>	<b>21,00%</b>	<b>15,00%</b>	<b>39,13%</b>	<b>32,23%</b>	<b>5,22%</b>			
0,4	24,00%	15,00%	39,13%	29,03%	7,82%			
0,5	30,00%	15,00%	39,13%	23,07%	13,04%			
0,6	36,00%	15,00%	39,13%	17,64%	18,26%			
0,7	42,00%	15,00%	39,13%	12,67%	23,48%			
0,8	48,00%	15,00%	39,13%	8,10%	28,70%			
(1) b = elasticità*crescita traffico								
(2) $\pi t = ((60,00\% - 15,00\%)/(1 + 0,15))$								
(3) $\pi v = (((100 + \text{crescita traffico})/(100 + \text{crescita traffico} * \text{elasticità})) - 1) * 100$								
(4) $\pi e = (\pi t - \pi v)/(1 + \pi v)$								

19. Per il fattore lavoro, ragionevolmente caratterizzato da più elevata elasticità rispetto agli altri fattori produttivi, è accettabile un valore compreso nell'intervallo 0,30-0,40, escludendo il lavoro direttamente impiegato nella *security*. Ipotizzando un valore intermedio di 0,35, otterremo, nell'esempio della Tabella 10.6 (riga evidenziata in grassetto), una produttività da volumi pari al 32,23%, a fronte di una complessiva crescita di produttività del 39,13%, e dunque una produttività da efficientamento pari al 5,22% nel complesso del quinquennio.
20. Ai fini di una corretta valutazione dell'elasticità dei costi va precisato che essa:
- è diversa a seconda della tipologia dei costi;
  - è maggiore in caso di aumento del traffico, rispetto al caso opposto, considerata la rigidità dei costi verso il basso;
  - presumibilmente è maggiore in presenza di elevati tassi di crescita del traffico, se repentini e discontinui; ciò tuttavia sembra avere a che fare più con "fattori di stress" cui viene sottoposta la struttura organizzativa dell'impresa per fronteggiare forti e inattesi aumenti di domanda, e andrebbe pertanto considerato in termini di produttività da efficientamento.
21. L'elasticità dei singoli fattori produttivi sarà determinata con riferimento ai dati di costo forniti dal gestore relativi al quinquennio che precede l'anno base e sulla base di *benchmark* ottenuti con riferimento ad altre società di gestione aeroportuale con caratteristiche possibilmente simili, in termini di dimensioni infrastrutturali, traffico (composizione e tipologia) e perimetro dei servizi gestiti.
22. Con riferimento al contratto di programma del primo periodo regolatorio troveranno applicazione i valori della elasticità riportati nella Tabella 10.7, in carenza di adeguata documentazione prodotta da parte del gestore.

**Tabella 10.7**

COEFFICIENTI DI ELASTICITA' DEI COSTI A VARIAZIONI DI TRAFFICO			
Costi	elasticità	peso costi	elasticità ponderata
costo lavoro (esc. security)	0,35		
materiali consumo	0,30		
manutenzioni	0,20		
pulizie	0,25		
utenze	0,15		
altre prestazioni terzi	0,25		
spese generali	0,20		
costo godimento beni di terzi	0,25		
media ponderata		1,00	

23. Per quanto concerne il costo del lavoro relativo alle operazioni di *security* si ritiene valgano considerazioni peculiari derivanti (i) dall'impatto di variazioni degli obblighi di carattere normativo, (ii) dalla difficoltà, anche da questi derivante, di imporre obiettivi di efficientamento a traffico costante, (iii) da un più stretto rapporto, soprattutto per la *security* passeggeri, fra numero passeggeri e numero "varchi", che potrebbe tradursi nella necessità di investimenti aggiuntivi nel corso del periodo regolatorio (da conteggiare attraverso il parametro *k*). In conseguenza di quanto sopra, si ritiene inopportuno fissare in via generalizzata un coefficiente di elasticità per il costo del lavoro per i servizi di *security*.

**10.3. – Determinazione degli obiettivi di produttività nel periodo regolatorio**

24. La determinazione degli obiettivi di produttività segue l'impostazione generale indicata in precedenza, applicando cioè alle previsioni di traffico i medesimi coefficienti "consuntivati" di elasticità. Rispetto all'analisi storica, tuttavia, la componente da efficientamento assume ora natura di obiettivo fissato esogenamente che, in concorso con la produttività da volumi contribuisce a stabilire il parametro-obiettivo ( $y_i$ ) di abbattimento annuo del costo del fattore produttivo *i-esimo*.

In altre parole:

- mentre nell'analisi storica, illustrata alla sezione precedente, sono dati la variazione della produttività totale di ciascun fattore (in quanto consuntivata) e quella della produttività da volumi (in quanto derivante dai valori ipotizzati di elasticità e di traffico), cosicché quella da efficientamento viene ricavata come residuo,
  - nel periodo regolatorio, è dato il tasso di crescita della produttività da efficientamento (in quanto obiettivo fissato dal regolatore) e dunque, dati l'obiettivo di aumento del traffico e i coefficienti di elasticità (data cioè la crescita della produttività da volumi), si ricava l'obiettivo di aumento della produttività totale di ciascun fattore;
  - da quest'ultimo si ricava la variazione ammessa ( $y_i$ ) del costo del fattore *i-esimo* e, conseguentemente la variazione del costo ( $y_j$ ) del servizio *j-esimo*, diversa da servizio a servizio in ragione della differente composizione dei costi sottostanti ogni servizio.
25. Ovviamente quanto sopra rinvia alla definizione dell'obiettivo di crescita della produttività da efficientamento ( $\pi_e$ ), che il regolatore deve assegnare, separatamente per categorie di costi, a ciascuna società aeroportuale. In combinazione con la crescita della produttività da volumi ( $\pi_v$ ) derivante dall'obiettivo di aumento del traffico e dall'elasticità (cfr. Tabella 10.8 che segue), e ponderato per la composizione dei costi di ciascun servizio regolamentato, il parametro  $\pi_e$  determina la variazione  $y_i$ , secondo la seguente relazione:

$$y_i = \Delta\% \text{ annua dei costi totali per fattore produttivo } i - \text{esimo} = \frac{(\Delta\% \text{ annua del traffico} - \pi_t)}{(1 + \pi_t)}$$

con:

- $\pi_t = (\Delta\% \text{ annua della produttività del fattore considerato}) = \pi_v + \pi_e + \pi_v * \pi_e$ ;
- $\pi_v = (\Delta\% \text{ annua della produttività da volumi}) = \{[(100 + \Delta\% \text{ annua traffico}) / (100 + \Delta\% \text{ annua traffico} * \text{elasticità})] - 1\} * 100$ ;
- $\pi_e =$  obiettivo annuo dato di crescita della produttività da efficientamento.

26. La determinazione di  $\pi_e$  dovrà tenere conto in primo luogo di *benchmarks* comparabili ed altresì del percorso di efficientamento sperimentato nel quinquennio precedente, posto che è da ritenere che spazi per ulteriori miglioramenti organizzativi siano decrescenti in funzione della incisività dei risultati raggiunti.

27. Una volta esogenamente fissati gli obiettivi di efficientamento ( $\pi_e$ ) – colonne (d) e (g) della Tabella 10.8 – si determinano gli obiettivi di produttività totale ( $\pi_t$ ) e la variazione massima  $y_j$  ammessa dei

costi (colonne (i) e (l)).

**Tabella 10.8**

SIMULAZIONE COSTRUZIONE OBIETTIVI DI CRESCITA DELLA PRODUTTIVITA' E IMPATTO SUI COSTI (*)										
Costi	Elasticità	Variazioni complessive produttività 2006/2010				Δ% medie annue produttività			y <sub>i</sub> = Δ% costi totali	
		crescita WLU +40%				crescita WLU +8,78%/anno			y <sub>i</sub> = Δ% costi 2006/2010	y <sub>i</sub> = Δ% media annua
		Δ% implicita costi	Δ% produtt. per volumi	Δ% produtt. per efficient.	Δ% produtt. totale	Δ% produtt. per volumi	Δ% produtt. per efficient.	Δ% produtt. totale		
(a)	(b= (a)*40,0%)	(c) <sup>(2)</sup>	(d)	(e) <sup>(3)</sup>	(f)	(g)	(h)	(i) <sup>(4)</sup>	(l)	
costo lavoro (esc. security)	0,35	14,00%	22,80%	8,24%	32,91%	5,27%	2,00%	7,37%	5,33%	1,31%
materiali consumo	0,3	12,00%	25,00%	4,06%	30,07%	5,74%	1,00%	6,79%	7,63%	1,85%
manutenzioni	0,2	8,00%	29,62%	4,06%	34,88%	6,70%	1,00%	7,77%	3,80%	0,94%
pulizie	0,25	10,00%	27,27%	6,14%	35,08%	6,21%	1,50%	7,81%	3,64%	0,90%
utenze	0,15	6,00%	32,70%	4,06%	38,08%	7,33%	1,00%	8,40%	1,39%	0,35%
altre prestazioni terzi	0,25	10,00%	27,27%	8,24%	37,75%	6,21%	2,00%	8,34%	1,63%	0,40%
spese generali e di struttura	0,2	8,00%	29,62%	4,06%	34,88%	6,70%	1,00%	7,77%	3,80%	0,94%
costo godimento beni di terzi	0,25	10,00%	27,27%	8,24%	37,75%	6,21%	2,00%	8,34%	1,63%	0,40%
canone concessorio <sup>(5)</sup>	1	40,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	40,00%	8,78%

(1) b = elasticità\*crescita traffico  
(2) πv = (((100 + crescita traffico)/(100 + crescita traffico\*elasticità)) - 1)\*100  
(3) πt = πv + πe + πv\*πe  
(4) variazione % costi (y<sub>i</sub>) = (variazione % traffico - πt)/(1 + πt)  
(5) Si assume per semplicità, a titolo esemplificativo, che il canone concessorio cresca linearmente con le WLU  
(\*) Gli obiettivi annui di efficientamento (colonna g) sono assegnati esogenamente e capitalizzati (colonna d) per i quattro anni del periodo regolatorio

28. Quanto ai *benchmarks*, la specificità delle attività aeroportuali rende poco significativo guardare ad altri settori. Inoltre, sebbene possa risultare utile riferirsi anche a *benchmarks* di aeroporti europei (che tuttavia presentano disomogeneità nei termini di comparazione), il riferimento prioritario dovrebbe essere ad aeroporti nazionali. A questo fine, in sede di istruttoria del contratto di programma, la società aeroportuale dovrà produrre documentazione al riguardo, con riferimento a realtà aeroportuali quanto più possibile comparabili per dimensioni, livello e tasso di variazione del traffico, caratteristiche del mercato, tipologia dei servizi svolti.
29. Nella sezione precedente si è ricavato il *cap* (y<sub>i</sub>) dei costi per fattore produttivo i-esimo, non ancora il parametro-obiettivo y<sub>j</sub> di variazione dei costi per servizio regolamentato j-esimo, utile a stabilirne la dinamica del costo (totale e unitario) nel tempo. Da questa dinamica verrà infine ricavato il parametro x della Direttiva.
30. Il valore di y<sub>j</sub> applicabile al servizio regolamentato j-esimo sarà pari alla media delle variazioni ammesse per categoria di costo (colonne (i) e (l) della Tabella 10.8) ponderate in base all'incidenza dei diversi costi nel servizio in questione.
31. La metodologia da adottare al riguardo è illustrata nella Tabella 10.9 che segue, prendendo ad esempio il servizio connesso al diritto di imbarco passeggeri e le ipotesi di dati esemplificate nella Tabella 10.8.

**Tabella 10.9**

DINAMICA MASSIMA DEI COSTI PER SERVIZIO REGOLAMENTATO (euro): IMBARCO PAX <sup>(*)</sup>								
Δ% 2006/2010 = + 40,00%; Δ%/anno = + 8,78%								
	2006 (contab. regol.)	y <sub>i</sub> = Δ% annua max	2007	2008	2009	2010	2006/2010	
costo lavoro (esc. security)	1.600.000	1,31%	1.621.000	1.642.000	1.664.000	1.686.000	5,33%	
materiali consumo	300.000	1,85%	306.000	311.000	317.000	323.000	7,63%	
manutenzioni	300.000	0,94%	303.000	306.000	309.000	312.000	3,80%	
pulizie	300.000	0,90%	303.000	305.000	308.000	311.000	3,64%	
utenze	300.000	0,35%	301.000	302.000	303.000	304.000	1,39%	
altre prestazioni terzi	300.000	0,40%	301.000	302.000	304.000	305.000	1,63%	
spese generali e di struttura	300.000	0,94%	303.000	306.000	309.000	312.000	3,80%	
canone concessorio	200.000	8,78%	218.000	237.000	257.000	280.000	40,00%	
a) <b>TOTALE</b>	<b>3.600.000</b>		<b>3.656.000</b>	<b>3.711.000</b>	<b>3.771.000</b>	<b>3.833.000</b>	<b>5,68%</b>	
b) <b>variazione annua (y<sub>j</sub>)</b>							<b>1,39%</b>	
c) pax (A+P)	1.000.000		1.088.000	1.183.000	1.287.000	1.400.000	40,00%	
d)=a)/c) costi/pax (€)	<b>3,60</b>		<b>3,36</b>	<b>3,14</b>	<b>2,93</b>	<b>2,74</b>	<b>-23,95%</b>	
f) <b>y medio annuo</b>							<b>-6,62%</b>	

(\*) I dati di variazione annua massima dei costi sono ripresi dall'esempio in Tabella 10.8 (colonna l).  
(\*) La dinamica dei costi per servizio non tiene conto di "discontinuità" (nuovi investimenti, ecc.) né della remunerazione del capitale.

## 11 – OBIETTIVI DI QUALITÀ E DI TUTELA AMBIENTALE

### 11.1. Indicatori analitici

1. Il parametro rappresentativo della qualità e della tutela ambientale agisce sulla dinamica tariffaria in base alle seguenti equazioni riportate dalla Direttiva:

$$p_{t,j} = c_{t,j} \cdot (1 + \varepsilon_{t,j}) - mc_j \quad (6)$$

$$\varepsilon_{t,j} = f \cdot q_{t,j} + (1 - f) \cdot \alpha_{t,j} \quad (8)$$

dove:

- “ $\varepsilon_{t,j}$  è il parametro che tiene conto del raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale relativi al servizio  $t$ , come stabiliti nei contratti di programma;
  - $q_t$  e  $\alpha_t$  sono i parametri che misurano il raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale nello svolgimento del servizio  $t$ ;
  - $f$  è il peso, compreso fra 0 e 1, da attribuire all’obiettivo di qualità;
  - i parametri  $q$  e  $\alpha$  assumono un valore pari a zero se gli obiettivi sono raggiunti e un valore minore o maggiore a seconda che siano rispettivamente mancati o superati. Il valore assunto da detti parametri in caso di scostamento dagli obiettivi prefissati è predeterminato nei contratti di programma, in ragione di una valutazione dei costi e benefici attinenti agli obiettivi, tenendo conto dei risultati conseguiti all’anno base e comunque entro il limite complessivo del  $\pm 1\%$  annuo per ogni singolo corrispettivo”.
2. Al fine di determinare i parametri tariffari  $\alpha$  e  $q$  rappresentativi del raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale è necessario:
- a) definire gli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale;
  - b) attribuire a ciascuno di essi un peso, tenendo conto che la somma dei pesi degli indicatori di ciascun gruppo dovrà essere pari a 1;
  - c) costruire gli indicatori sintetici della qualità (Q) e della tutela ambientale (A) al fine di determinare i valori da assegnare ai parametri  $q$  ed  $\alpha$  fissati dalla Direttiva;
  - d) attribuire alla qualità e alla tutela ambientale pesi pari rispettivamente ad  $f$  e  $(1-f)$  da inserire nella formula per il calcolo di  $\varepsilon_{t,j}$ .
3. Gli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale devono essere selezionati tra indicatori sulla cui evoluzione il gestore possa esercitare un effettivo controllo e l’ENAC sia in grado di attuare una concreta ed efficace vigilanza. Anche per quest’ultima ragione, gli indicatori vanno selezionati preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di “qualità erogata” rispetto a quelli espressi in termini di “qualità percepita” (rilevati mediante sondaggi), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni “Si/No”, cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, facilities per PRM, ecc.).
4. Al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all’attività aeroportuale, gli indicatori ambientali oggetto di monitoraggio sono quelli riportati nella Tabella 11.1 che segue, dove sono indicati anche i pesi assegnati a ciascuno di essi.

**Tabella 11.1**

n.	INDICATORE (Ia)	UNITÀ DI MISURA	Peso
1)	Centraline di rilevazione del rumore	N° centraline di rilevazione del rumore/N° movimenti aeromobili	0,20
2)	Up time rete di monitoraggi rumore	% tempo di funzionamento su orario di apertura dello scalo	0,11
3)	Trattamento differenziato dei rifiuti	quintali di rifiuti raccolti in modo differenziato/quintali totale dei rifiuti	0,20
4)	Trattamento acque reflue	mg/l di sostanze pericolose disciolte nelle acque reflue	0,25
5)	Efficienza energetica	KWh di energia utilizzata nel terminal/mc di terminal	0,10
6)	Utilizzazione di fonti rinnovabili di energia	kWh di energia prodotta da fonti rinnovabili/kWh di energia utilizzata dall’aeroporto	0,14

5. Per quanto concerne il trattamento delle acque reflue, le società di gestione aeroportuale sono tenute al rispetto delle disposizioni previste dal decreto legislativo n. 152 del 03/04/2006, Norma in materia ambientale, e ss.mm.ii. Il decreto fornisce parametri di criticità relativi alla composizione chimica delle acque reflue che vengono smaltite in acque superficiali e in fognatura. Il mero rispetto degli obblighi di legge, nazionali o regionali, non può essere assunto come obiettivo di tutela ambientale in sede di contratto di programma. Ne segue che per ogni singolo aeroporto verrà fissato come obiettivo la

riduzione al di sotto dei limiti di legge della quantità di alcune delle sostanze disciolte nelle acque reflue ritenute più pericolose (ad esempio fosforo totale, azoto ammoniacale, ecc.).

6. Quanto agli indicatori analitici di qualità, la procedura di consultazione sugli obiettivi di qualità dei servizi aeroportuali prevista durante la fase istruttoria del contratto di programma – in quanto estesa alla società di gestione aeroportuale, agli operatori aeroportuali, alle compagnie aeree e agli utenti finali dei servizi – costituisce valida opportunità per definire, sulla base delle specificità del singolo aeroporto, gli indicatori considerati prioritari e i pesi da attribuire a ciascuno di essi.
7. Durante la procedura di consultazione i soggetti coinvolti saranno chiamati a fornire proprie valutazioni in merito agli indicatori di qualità e ai pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, sulla base delle seguenti indicazioni:
  - a) gli indicatori devono essere scelti preferibilmente fra quelli indicati nella Tabella 11.2 e nelle Linee guida sulla qualità dei servizi nel trasporto aereo di cui alla Circolare ENAC APT-12 del 02/05/2002 e dovranno essere indicativamente contenuti nel numero di 8;
  - b) gli indicatori corrispondenti ai numeri 13, 16, 17, 18 della Tabella 11.2, in quanto ritenuti prioritari per il soddisfacimento delle esigenze degli utenti aeroportuali, non saranno oggetto di consultazione e verranno assunti, in sede di contratto di programma, come obiettivi di miglioramento qualitativo per tutti gli aeroporti;
  - c) gli indicatori di qualità possono essere distinti fra indicatori relativi al comfort degli utenti e indicatori relativi alla funzionalità complessiva dell'aeroporto (intesa come capacità di gestire efficientemente il traffico) che a loro volta si riflettono positivamente sui primi; ne segue che la scelta degli indicatori dovrà rispettare una equilibrata rappresentazione di entrambi i "sub set" e la distribuzione dei pesi da attribuire ai singoli indicatori sarà ripartita in parti uguali fra quelli relativi alla funzionalità dell'aeroporto e quelli relativi al comfort degli utenti;
  - d) particolare rilevanza sociale presentano gli standard dei servizi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità.

**Tabella 11.2**

n.	INDICATORE (Iq)	UNITÀ DI MISURA <sup>16</sup>
1)	Disponibilità toilettes	TPHP/N° toilettes
2)	Percezione del livello di pulizia e funzionalità delle toilettes	% pax soddisfatti
3)	Percezione del livello di pulizia in aerostazione	% pax soddisfatti
4)	Disponibilità di spazio per i passeggeri	mq di terminal aperti al pubblico/TPHP
5)	Disponibilità posti a sedere	TPHP/N° sedute
6)	Disponibilità carrelli portabagagli	TPHP/N° carrelli
7)	Percezione della disponibilità di carrelli portabagagli	% pax soddisfatti
8)	Efficienza sistemi di trasferimento pax (ascensori, tapis-roulants, scale mobili)	% tempo di funzionamento/orario di operatività dello scalo
9)	Percezione dell'efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri	% pax soddisfatti
10)	Percezione complessiva del livello di comfort dell'aerostazione	% pax soddisfatti
11)	Compatibilità orario apertura bar con orario effettivo voli	% voli passeggeri in arrivo/partenza compatibili con l'orario di apertura bar nelle rispettive aree
12)	Assistenza PRM <sup>(1)</sup>	% pax soddisfatti
13)	Disponibilità punti informazione operativi (es. <i>Flight Information Display System</i> , banchi presidiati)	TPHP/N° punti informazione
14)	Percezione sull'efficacia dei punti informazione operativi	% pax soddisfatti
15)	Presenza di segnaletica interna chiara, comprensibile ed efficace	% pax soddisfatti
16)	Tempo di attesa al controllo radiogeno dei bagagli	Tempo di attesa nel 90% dei casi
17)	Attesa in coda al <i>check-in</i>	Tempo di attesa nel 90% dei casi
18)	Tempo di riconsegna del primo e ultimo bagaglio dal <i>block-off</i> dell'aeromobile	Minuti
19)	Affidabilità sistema di movimentazione bagagli	% tempo di funzionamento/orario di operatività dello scalo
20)	Up time CUTE/ARCO	% tempo di funzionamento/orario di operatività dello scalo

(1) Indicatore strettamente connesso al piano investimenti per obblighi derivanti dal Regolamento CE 1107/2006

8. Ciò premesso, in merito ai pesi ( $f$ ,  $(1-f)$ ) da attribuire ai sensi della Direttiva agli obiettivi di qualità e di tutela ambientale, si fa presente che tali pesi devono essere attribuiti in funzione della onerosità, in

<sup>16</sup> Per gli indicatori espressi in termini di Typical Peak Hour Passengers (TPHP o numero di passeggeri nell'ora di punta tipica) si fa riferimento al numero di passeggeri presenti in aerostazione registrati nella "trentesima ora di punta", vale a dire, nella 30ª ora più trafficata dei precedenti dodici mesi, ricavata ordinando il traffico orario dei passeggeri dall'ora più affollata a quella meno affollata, secondo quanto già indicato nel documento "La qualità dei servizi nel trasporto aereo – Le carte dei servizi standard – Metodologia" redatto dall'ENAC.

termini di costi incrementali di lungo periodo, relativa al raggiungimento degli obiettivi di ciascuno dei due set e del benessere relativo da essi apportato sia agli utenti che alla collettività. Tenuto conto della tipologia di indicatori che compongono i due set e che le esigenze di tutela ambientale devono trovare un equilibrio con quelle di funzionalità dell'aeroporto ma prevalere su quelle di comfort degli utenti, in linea di massima si attribuiscono ai due set uguali pesi (50:50), che tuttavia potranno caso per caso essere modificati, in relazione alle specificità di ogni singolo aeroporto, entro un range massimo di  $\pm 10$  punti.

9. Ai fini della stipula del contratto di programma, costituisce condizione vincolante il rispetto degli adempimenti derivanti al gestore da normative e regolamenti in materia di qualità e ambiente (es: Carta dei servizi per procedure operative da inserire nella parte terza del regolamento di scalo, Regolamento CE 1107/2006, ecc.).

#### 11.2. - Impatto sui corrispettivi

10. La Direttiva prevede un sistema premiante o penalizzante in funzione dello scostamento dagli obiettivi prefissati, che si traduce in una variazione tariffaria di entità massima pari a  $\pm 1\%$ . Nessun adeguamento tariffario, invece, è previsto in caso di raggiungimento degli obiettivi, tenuto conto che i costi incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei corrispettivi.
11. Il meccanismo premiante/penalizzante è impostato sulla rilevazione e quantificazione dell'eventuale scostamento, registrato anno per anno, rispetto ad indicatori-obiettivi sintetici di qualità ( $Q_o$ ) e ambiente ( $A_o$ ), distintamente fissati.
12. Preliminare alla determinazione degli indicatori-obiettivo sintetici è, ovviamente, la ricognizione dell'"stato dell'arte" all'anno base rettificato<sup>17</sup> mediante la rilevazione dei singoli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale ( $I_q$  e  $I_a$ ). La ricognizione permette di valutare il livello raggiunto di qualità e di tutela ambientale in prossimità dell'inizio del periodo regolatorio, e di conseguenza di "tarare" gli obiettivi. Gli obiettivi di miglioramento ( $O_q$  e  $O_a$ ) sono fissati – *ex ante* e per ogni singolo anno – in termini di incremento percentuale del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set rispetto al valore rilevato all'anno base, e tenendo conto dello "stato dell'arte" riscontrato nell'anno base rettificato e di eventuali oggettive difficoltà di implementazione (ad esempio, insufficienza di spazi nei terminal).
13. Il conseguimento degli obiettivi nel corso del periodo regolatorio va verificato annualmente sulla base degli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale,  $Q$  ed  $A$ , determinati sulla base delle relazioni che seguono, che consentono "scambi incrociati" di risultati all'interno di ciascuno dei due set:

$$Q(t) = \sum_j I_{q_j}(t) \cdot P_{q_j}$$

$$A(t) = \sum_j I_{a_j}(t) \cdot P_{a_j}$$

dove:

- a)  $I_{q_j}(t)$ = valore del j-esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'anno base;
  - b)  $P_{q_j}$ = peso del j-esimo indicatore analitico di qualità;
  - c)  $I_{a_j}(t)$ = valore del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'anno base;
  - d)  $P_{a_j}$ = peso del j-esimo indicatore di tutela ambientale.
14. Gli indici sintetici di cui al punto che precede devono essere confrontati, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri  $q$  e  $\alpha$ , con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità ( $Q_o$ ) e di tutela ambientale ( $A_o$ ) calcolati per ciascun anno del periodo regolatorio mediante le seguenti formule:

$$Q_o(t) = \sum_j O_{q_j}(t) \cdot P_{q_j}$$

<sup>17</sup> L'introduzione di rettifiche per tenere conto di quanto intervenuto fra l'anno base e il completamento dell'iter istruttorio presso l'ENAC appare in questo caso tanto più essenziale, tenuto conto soprattutto degli sviluppi del traffico e della circostanza che alcuni indicatori si basano sul rapporto fra dotazioni o servizi offerti e unità di traffico.

$$A_o(t) = \sum_j Oa_j(t) \cdot Pa_j$$

dove:

- a)  $Oq_j(t)$ = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di qualità (Iq) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'anno base;
  - b)  $Oa_j(t)$ = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale (Ia) fissato per ciascun anno, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'anno base.0
15. Se dal confronto degli indicatori risulta che  $Q=Q_o$  allora  $q=0$ , e analogamente se  $A=A_o$  si ha  $\alpha=0$ . Gli obiettivi di qualità e di ambiente si intendono raggiunti anche qualora si riscontrino risultati all'interno di una fascia di tolleranza di  $\pm 5\%$  rispetto agli indicatori-obiettivo sintetici fissati.
  16. Nel caso in cui i risultati cadano all'esterno di tale intervallo, il meccanismo premiante/penalizzante è impostato come segue:
    - a) si individua una fascia percentuale di scostamento, anno per anno, dall'indicatore-obiettivo sintetico (di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno (ovviamente più ampia di quella al punto precedente);
    - b) si assegna a ciascuno dei parametri  $q$  e  $\alpha$  il loro valore massimo ( $\pm 1\%$ ) al raggiungimento dei valori estremi di detta fascia;
    - c) nel caso, invece, si registrino valori intermedi, positivi o negativi, nell'ambito della fascia di scostamento, i parametri  $q$  e  $\alpha$  verranno quantificati con proporzionalità diretta.
  17. In particolare, il limite inferiore della fascia di scostamento è fissato anno per anno dall' indicatore-obiettivo dell'anno precedente ( $Q_o(t-1)$ ,  $A_o(t-1)$ ), mentre il limite superiore è calcolato incrementando l'indicatore-obiettivo dell'anno di una variazione pari alla differenza fra tale obiettivo e quello assegnato per l'anno precedente. Ai fini di quanto sopra, nel primo anno del periodo regolatorio si assume l'anno base come anno precedente.
  18. Va considerato che il miglioramento della qualità costituisce "bene" di cui usufruiscono tutti i servizi aeroportuali. Ad esempio, innalzamenti della funzionalità dell'aeroporto possono consentire incrementi di traffico e dunque anche del numero dei "consumatori" di servizi non regolamentati; del maggior comfort beneficiano quindi gli utenti nella 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 ricordata sopra. Ne segue che gli effetti del meccanismo premiante/penalizzante – fissato dalla Direttiva in un massimo di  $\pm 1\%$  dei parametri  $q$  e  $\alpha$  – devono essere spalmati su tutti i servizi aeroportuali in relazione alla rispettiva quota di ricavi, misurata per ragioni di semplicità, sull'anno base. Ad esempio, se i servizi regolamentati contribuissero nell'anno base al 70% dei ricavi complessivi della gestione aeroportuale, la variazione massima dei parametri  $q$  ed  $\alpha$  sarebbe pari a  $0,70 \cdot \pm 1\%$ .
  19. Dal confronto tra gli indicatori sintetici rilevati e gli indicatori sintetici obiettivo possono verificarsi le seguenti casistiche (per semplicità di esposizione le ipotesi sono state formulate con riferimento ai parametri rappresentativi della qualità –  $Q$ ,  $Q_o$ ,  $q$  – ma sono integralmente estendibili anche ai parametri rappresentativi della tutela ambientale –  $A$ ,  $A_o$ ,  $\alpha$ –):
    - a) se, all'anno "t",  $Q(t) > Q_o(t)$ , verrà assegnato al parametro  $q$  un valore proporzionale allo scostamento, e comunque entro il limite del  $+1\%$  ( $+0,70\%$ ) nel caso di raggiungimento o superamento del limite superiore della fascia di scostamento come definito al punto 17;
    - b) se, all'anno "t",  $Q(t) = Q(t-1)$  e nell'anno precedente  $Q(t-1) = Q_o(t-1)$  verrà assegnato al parametro  $q$  un valore pari a  $-1\%$  ( $-0,7\%$ );
    - c) se, all'anno "t",  $Q(t) = Q(t-1)$  e nell'anno precedente  $Q(t-1) < Q_o(t-1)$  verrà nuovamente assegnato a  $q$  un valore pari a  $-1\%$  ( $-0,7\%$ );
    - d) se, all'anno "t",  $Q(t) = Q_o(t)$  e nell'anno precedente  $Q(t-1) > Q_o(t-1)$  verrà assegnato al parametro  $q$  un valore negativo di entità pari a quello assegnato all'anno (t-1);
    - e) se, all'anno "t",  $Q(t) = Q_o(t)$  e nell'anno precedente  $Q(t-1) < Q_o(t-1)$  verrà assegnato al parametro  $q$  un valore positivo proporzionale alla differenza tra  $Q_o(t-1)$  e  $Q(t-1)$ ;
    - f) se, all'anno "t",  $Q(t) < Q_o(t)$  e nell'anno precedente  $Q(t-1) > Q_o(t-1)$  al parametro  $q$  verrà assegnato un valore pari alla somma algebrica di quello (positivo) conseguito nell'anno (t-1) e di un valore (negativo) proporzionale al mancato raggiungimento di  $Q_o(t)$ .
  20. Dato che gli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi dell'anno hanno effetto sui corrispettivi dell'anno successivo, l'ENAC dovrà, entro il 31 agosto di ogni anno, avere evidenza dei risultati

ottenuti nell'arco temporale di un anno che va dal 1 luglio dell'anno precedente al 30 giugno dell'anno di verifica.

21. L'impostazione che precede prevede un sistema di premi/penalizzazioni che agisce simmetricamente. Ad esso deve tuttavia accompagnarsi un elemento di asimmetria in base al quale nelle situazioni in cui si verificano in un determinato anno peggioramenti rispetto agli obiettivi assegnati ad anni precedenti o, addirittura, rispetto agli standard consuntivati nell'anno base rettificato, le penalizzazioni devono eccedere i premi. Si tratta di situazioni particolarmente gravi che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del gestore – devono essere penalizzate con maggiore incisività. Si applicherà in tali casi un ulteriore sistema “sanzionatorio” che assegna al parametro  $q$  (ovvero  $\alpha$ ), già quantificato in  $-1\%$  ( $-0,7\%$ ), una componente aggiuntiva fino ad un massimo di  $-1\%$  ( $-0,7\%$ ).
22. Il mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati non potrà essere giustificato da un'eventuale crescita del traffico oltre le previsioni a base del contratto di programma. E' infatti vero che l'aumento del traffico rende più gravoso mantenere elevati standard qualitativi e ambientali (infatti gli obiettivi – e i relativi costi – vengono fissati sulla base dell'evoluzione prevista del traffico) e che ciò vale anche, e tanto più, in seguito a incrementi inattesi. E' tuttavia da ritenere che tale effetto venga ampiamente compensato dalla riduzione dei costi aeroportuali complessivi per unità di traffico indotta dall'aumento delle unità di traffico: riduzione di cui il gestore viene a beneficiare<sup>18</sup>. Il sistema indicato, peraltro agirebbe anche “alla rovescia”, parzialmente compensando il gestore (via sistema premiante per qualità e ambiente) di eventuali sviluppi negativi del traffico.
23. **Sono ammissibili a fini tariffari i costi sostenuti dai gestori per la misurazione e certificazione dei risultati raggiunti in termini di qualità ed ambiente da parte di società indipendenti se tali società sono state individuate con procedure ad evidenza pubblica da Commissioni formate da rappresentanti dell'ENAC o dei Ministeri competenti, che vi partecipano senza compenso. A tali Commissioni possono essere chiamati, in misura paritetica, i rappresentanti delle associazioni di categoria delle società di gestione e degli utenti aeroportuali.**
24. **Sono ammissibili, nel limite del 5 per mille dei costi ammessi, i costi sostenuti dai gestori per la stipula di convenzioni di ricerca con università o consorzi universitari su materie individuate con indirizzi del Ministro dei Trasporti ed i cui risultati siano messi a disposizione dell'ENAC e di detto Ministero.**

## 12. – DINAMICA DEI CORRISPETTIVI

### 12.1 – *Premessa metodologica*

1. La dinamica tariffaria programmata in sede di definizione del contratto di programma è determinata dal “trascinamento”, sulla base del valore della  $x$  (fissato *ex ante* per l'intero periodo regolatorio), dei corrispettivi di equilibrio calcolati, con riferimento all'anno base come indicato alla sezione 7.
2. Fatto salvo quanto riportato nella sezione successiva, va osservato che:
  - a) essendo i corrispettivi di ciascun servizio riconosciuti all'anno base espressi come valori medi, anche la dinamica di essi sarà – in una prima fase – riferita a valori medi;
  - b) solo in un secondo momento il valore medio di equilibrio riconosciuto a ciascun corrispettivo verrà articolato in relazione alle normative vigenti (ad esempio, peso degli aeromobili) e a considerazioni generali di politica del trasporto (ad esempio, diritto di imbarco passeggeri in relazione alla destinazione infra o extra-comunitaria; differenziazione per fasce orarie, ecc.), fermo restando il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria per il gestore (l'articolazione di ciascun corrispettivo deve produrre una media ponderata non superiore al livello medio riconosciuto).
3. L'impostazione della dinamica dei costi delineata alla sezione 10 consente diverse valutazioni e, possibili soluzioni applicative (**discusse nel merito alla successiva sezione 13**).

---

<sup>18</sup> Salvo ovviamente variazioni di traffico che superino il range indicato alla sezione 13.

### 12.2. – Trattamento delle “discontinuità” di costo

4. L'unico parametro determinato *ex ante* per l'intero periodo regolatorio – e applicato ai costi riconosciuti all'anno base – è la  $x$ , mentre ogni altro fattore di variazione dei costi va preventivamente verificato e il suo trasferimento a carico dei corrispettivi è soggetto ad autorizzazione.
5. In particolare, il parametro  $k$  tiene conto dei costi derivanti dagli investimenti previsti dal piano investimenti allegato al contratto di programma, o anche non previsti ma autorizzati con atti integrativi, e “realizzati nel periodo precedente”. Al riguardo va precisato che:
  - a) il riferimento a “investimenti realizzati” va inteso come “entrati in esercizio” e dunque sono escluse le lavorazioni in corso;
  - b) l'impatto tariffario dei nuovi investimenti è dunque successivo all'accertamento della loro realizzazione; l'adempimento agli obblighi di investimento va adeguatamente documentato dalla società entro il 31 agosto di ciascun anno, evidentemente su base preconsuntiva, fino a quella data, e con attestazione dello stato dei restanti lavori da completare entro l'anno, da parte della locale Direzione dell'Ente e del direttore dei lavori, per la parte d'anno che residua.
6. La Direttiva esclude espressamente dal parametro  $k$  costi diversi da quelli derivanti dalla realizzazione e gestione operativa di nuovi investimenti.
7. Tuttavia, l'effetto di ulteriori oneri nel corso del periodo regolatorio – derivanti da nuove disposizioni o da disposizioni vigenti all'atto dell'istruttoria, ma con effetti dilazionati e quantificabili nel tempo (ad esempio, relative alla *security* o ai VV.FF.) – possono essere considerati ai fini della programmazione della dinamica tariffaria, attraverso uno specifico parametro ( $v$ ).
8. La programmazione *ex ante* delle discontinuità di costo, sia legate a nuovi investimenti che ad oneri futuri prevedibili, appare importante perché l'esistenza di un quadro relativamente certo di programmazione della dinamica dei corrispettivi è esigenza acutamente avvertita da tutti gli operatori del mercato aeroportuale (compagnie aeree e *handlers*).
9. Ovviamente rimane fermo il principio secondo il quale le “discontinuità” di costo, incluse *ex ante* ma non confermate *ex post*, nel loro effettivo verificarsi e nel “valore” programmato, andranno scomutate dai corrispettivi programmati, con conseguente aggiornamento del trend.
10. In conclusione l'inserimento in tariffa delle “discontinuità” di costo avverrà conciliando il criterio di ammissibilità delle sole discontinuità accertate *ex post* con l'esigenza di una programmazione pluriennale *ex ante* che includa tali discontinuità. Ciò sarà realizzato:
  - a) tenendo conto, in fase di programmazione della dinamica tariffaria, delle discontinuità di costo, inserite – ma evidenziate separatamente – tra i costi dell'anno successivo a quello del loro atteso manifestarsi;
  - b) confermando o rettificando i corrispettivi programmati dopo l'accertamento dell'effettivo verificarsi delle suddette discontinuità.

### 12.3. – Determinazione della dinamica dei corrispettivi

11. La Tabella 12.1 che segue illustra la costruzione della dinamica del CIN, nei quattro anni del periodo regolatorio, considerando separatamente le seguenti componenti:
  - a) immobilizzazioni nette autofinanziate in esercizio nell'anno base, la cui dinamica nel periodo regolatorio è determinata dal trascinarsi del valore all'anno base, detratte le rate di ammortamento via via maturate;
  - b) immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici – da portare “a reddito” o a fondo, a seconda dei casi – la cui dinamica nel corso del periodo regolatorio è ricostruita analogamente a quanto sopra indicato per le immobilizzazioni autofinanziate;
  - c) crediti commerciali al netto dei debiti verso fornitori, nel valore ammesso all'anno base.Le immobilizzazioni di cui si prevede l'entrata in esercizio nel corso del periodo regolatorio saranno imputate a tariffa separatamente, attraverso il parametro  $k$ , secondo quanto illustrato nella Tabella 12.3.
12. Le Tabelle 12.2 e 12.3, invece, illustrano la costruzione della dinamica tariffaria programmata con riferimento al diritto di imbarco passeggeri, ipotizzando i medesimi “numeri” di cui alla Tabella 10.9, ma completandoli con l'introduzione degli ulteriori costi e confrontando lo “scenario di riferimento” A con le opzioni B e C. La costruzione della dinamica dei corrispettivi è articolata in due fasi distinte: (i)

in una prima fase (Tabella 12.2) si illustra tale dinamica ipotizzando assenza di discontinuità; (ii) successivamente (Tabella 12.3) viene considerato l'impatto previsto delle discontinuità.

**Tabella 12.1**

CALCOLO DEL CIN		2007 <sup>(1)</sup>	2008	2009	2010	2011
a.1)	immobilizzazioni nette autofin. (pertinenti le attività regol. e non reg.) in uso all'anno base (da bilancio)	63.000.000				
a.2)	rivalutazione all'anno base imm.ni nette	10.000.000				
a.3)	idem a.1) rivalutate	73.000.000	73.000.000	73.000.000	73.000.000	73.000.000
a.4)	incremento f.do ammort. (quota = 3.000.000)	- 3.000.000	- 6.000.000	- 9.000.000	- 12.000.000	- 15.000.000
<b>A</b>	<b>CIN imm.ni autofinanziate</b>	<b>70.000.000</b>	<b>67.000.000</b>	<b>64.000.000</b>	<b>61.000.000</b>	<b>58.000.000</b>
A.1)	di cui su attività regolamentate	45.500.000	43.550.000	41.600.000	39.650.000	37.700.000
A.2)	di cui su attività non regolamentate	24.500.000	23.450.000	22.400.000	21.350.000	20.300.000
b.1)	imm.ni pubbliche nette all'anno base	20.000.000				
b.2)	rivalutazione b.1) all'anno base	2.000.000				
b.3)	idem c.1) rivalutate	22.000.000	22.000.000	22.000.000	22.000.000	22.000.000
b.4)	incremento f.do ammortamento (quota = 1.000.000)	- 1.000.000	- 2.000.000	- 3.000.000	- 4.000.000	- 5.000.000
<b>B</b>	<b>CIN imm.ni pubbliche</b>	<b>21.000.000</b>	<b>20.000.000</b>	<b>19.000.000</b>	<b>18.000.000</b>	<b>17.000.000</b>
B.1)	di cui su attività regolamentate	13.650.000	13.000.000	12.350.000	11.700.000	11.050.000
B.2)	di cui su attività non regolamentate	7.350.000	7.000.000	6.650.000	6.300.000	5.950.000
<b>C</b>	<b>Saldo tra crediti e debiti <sup>(2)</sup></b>	<b>5.000.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>5.000.000</b>
C.1)	di cui su attività regolamentate	3.250.000	3.250.000	3.250.000	3.250.000	3.250.000
C.2)	di cui su attività non regolamentate	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000
<b>D</b>	<b>CIN totale (A+B+C)</b>	<b>96.000.000</b>	<b>92.000.000</b>	<b>88.000.000</b>	<b>84.000.000</b>	<b>80.000.000</b>
D.1)	<b>CIN regolamentato (A.1+B.1+C.1)</b>	<b>62.400.000</b>	<b>59.800.000</b>	<b>57.200.000</b>	<b>54.600.000</b>	<b>52.000.000</b>
D.2)	<b>CIN non regolamentato (A.2+B.2+C.2)</b>	<b>33.600.000</b>	<b>32.200.000</b>	<b>30.800.000</b>	<b>29.400.000</b>	<b>28.000.000</b>
(1) Preconsuntivo						
(2) cfr. punti 23-24 della sezione 3 delle Linee guida						

**Tabella 12.2**

DINAMICA DEI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI (senza discontinuità di costo)

		2007 <sup>(1)</sup>	y <sub>t</sub>	2008	2009	2010	2011	Tot. 08-11
	<b>Costi ammessi</b>							
	Lavoro	1.621.000	1,31%	1.667.690	1.715.724	1.765.142	1.815.984	6.964.540
	Materiali di consumo	306.000	1,85%	316.492	327.343	338.567	350.175	1.332.577
	Pulizie	303.000	0,90%	310.466	318.115	325.954	333.985	1.288.520
	Manutenzioni	303.000	0,94%	310.589	318.368	326.342	334.515	1.289.813
	Utenze	301.000	0,35%	306.735	312.580	318.536	324.605	1.262.457
	Altre prestazioni di terzi	301.000	0,40%	306.888	312.892	319.012	325.253	1.264.045
	Costi generali e di struttura	303.000	0,94%	310.589	318.368	326.342	334.515	1.289.813
	Canone concessorio (trend traffico: 8,78%)	218.000	-	240.816	266.020	293.862	324.618	1.125.316
	Canone security	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Totale costi operativi <sup>(1)</sup></b>	<b>3.656.000</b>		<b>3.770.265</b>	<b>3.889.410</b>	<b>4.013.756</b>	<b>4.143.650</b>	<b>15.817.081</b>
	Ammortamenti su beni autofinanziati	309.372		319.037	329.004	339.282	349.881	1.337.204
	Ammort. imm.ni pubbliche a valore corrente	206.248		212.691	219.336	226.188	233.254	891.469
	Ammort. imm.ni pubbliche a valore storico (fondo)	152.325		154.686	157.084	161.991	164.502	638.263
	CIN autofinanziato <sup>(2) (3)</sup>	7.000.000		6.794.333	6.475.296	6.146.292	5.807.010	25.222.930
	CIN imm.ni pubbliche a valore corrente <sup>(2)</sup>	1.500.000		1.313.805	1.118.181	998.845	872.657	4.003.489
	CIN imm.ni pubbliche a valore storico (fondo) <sup>(2)</sup>	1.200.000		1.050.000	900.000	750.000	600.000	3.300.000
	WACC reale (8,32%) * CIN autof.	582.472		565.358	538.811	511.434	483.203	2.098.806
	WACC reale (8,32%) * CIN imm.ni pubbliche a valore corrente	124.815		109.322	93.044	74.793	55.972	333.131
	WACC nominale (10%) * CIN imm.ni pubbliche a valore storico	120.000		105.000	90.000	75.000	60.000	330.000
	<b>1) TOTALE COSTI AMMESSI</b>	<b>5.151.232</b>		<b>5.236.359</b>	<b>5.316.688</b>	<b>5.402.444</b>	<b>5.490.462</b>	<b>21.445.953</b>
	2) Traffico (pax imbarcati paganti)	1.088.000		1.183.000	1.287.000	1.400.000	1.523.000	5.393.000
	<b>3) Margine unitario da detrarre</b>	<b>MC<sub>0</sub> = 300.000</b>		0,25	0,23	0,21	0,20	
	A1=1)2) Costi ammessi per unità di traffico	4,73		4,43	4,13	3,86	3,61	
	A2 A1 al netto del margine			4,17	3,90	3,64	3,41	
	Coefficiente x	0,081						
	C1 Corr. annuo a valore di x costante <sup>(3)</sup>	1-x=1-0,081	4,73	4,35	4,00	3,67	3,37	
	C2 C1 al netto del margine			4,10	3,76	3,46	3,18	
	<b>VALUTAZIONE GRADUALITA' TARIFFARIA</b>							
	1) TOTALE COSTI AMMESSI	5.151.232		5.236.359	5.316.688	5.402.444	5.490.462	21.445.953
	4) Poste figurative			(+/-) 0	(+/-) 0	(+/-) 0	(+/-) 0	
	Saldo poste figurative cumulato			(+/-) 0	(+/-) 0	(+/-) 0	(+/-) 0	
	5)=4)+1) TOTALE COSTI AMMESSI FIGURATIVI			5.236.359	5.316.688	5.402.444	5.490.462	20.477.691
	Coefficiente x figurativo	0,081						
	C1 Corr. annuo a valore di x costante <sup>(4)</sup>	1-x=1-0,081	4,73	4,35	4,00	3,67	3,37	
	C2 C1 al netto del margine			4,10	3,76	3,46	3,18	
	B1=tot 1)/tot 2) Corr. costanti di periodo <sup>(4)</sup>				3,98			
	B2 B1 al netto del margine				3,75			

(\*) Preconsuntivo

(1) Tutti i costi sono stati indicizzati per le annualità 2007-2011 sulla base del tasso di inflazione medio programmato per il periodo regolatorio ricavabile dall'ultimo DPEF pari, nel caso specifico, a 1,55% (cfr. punto 13 della presente sezione).

(2) Solo immobilizzazioni in esercizio nell'anno base/ponte al netto, di anno in anno, del relativo fondo ammortamento.

(3) Nel CIN autofinanziato è compreso anche il saldo tra crediti e debiti commerciali.

(4) Da correggere con applicazione del valore del wacc in base alla anticipazione/differimento dei ricavi di competenza, pari al divario fra i valori annuali e quelli di cui alla riga A1, moltiplicati per le unità di traffico.

13. Nella Tabella 12.2 – ai fini del calcolo del parametro  $x$  – la dinamica dei costi ammessi è ricavata per “trascinamento” degli obiettivi di produttività, assumendo:
- che i costi all’anno base siano stati allocati al servizio utilizzando i drivers di cui alla sezione 5;
  - un tasso costante di crescita dei passeggeri paganti nel corso del periodo regolatorio pari a +8,78% all’anno;
  - un valore della  $y_i$  (tasso di variazione dei costi dei fattori) che, anche tenuto conto della assunzione precedente, è costante nel periodo regolatorio ma diverso a seconda dei fattori produttivi (i valori della  $y_i$  sono quelli ricavati nelle Tabelle 10.8-10.9);
  - un aggiornamento dei costi operativi sulla base del tasso di inflazione, ottenuto come media dell’inflazione programmata, nell’ultimo DPEF disponibile, per gli anni ricompresi nel periodo regolatorio;
  - la separata evidenziazione dei beni autofinanziati e dei beni finanziati con contributi pubblici riconosciuti nel CIN, nonché dei relativi ammortamenti;
  - un WACC nominale del 10% quale parametro di attualizzazione per la determinazione della  $x$  e dei parametri  $k$  e  $v$ .
14. In particolare, il parametro di produttività  $x$  previsto dalla Direttiva è determinato mediante la seguente metodologia esemplificata nella Tabella 12.4:
- individuazione dei ricavi totali che si avrebbero applicando il costo unitario riconosciuto per l’anno base (4,73 €/pax) ai passeggeri previsti per i quattro anni del periodo regolatorio (riga 2 della Tabella 12.2) aggiornati sulla base del tasso di inflazione di cui al punto 13, lett. d);
  - attualizzazione all’anno base di tali ricavi di cui alla lettera a) in base al WACC nominale;
  - attualizzazione all’anno base dei costi totali ammessi con il medesimo WACC;
  - derivazione della  $x$ , imponendo l’uguaglianza fra gli importi totali di cui alle lettere b) e c) sopra.
- Il parametro  $x$ , così determinato, verrà poi inserito nella formula del price cap  $(1-x+P)$  per calcolare i corrispettivi nel periodo regolatorio a partire da quello del primo anno, ottenuto moltiplicando il corrispettivo di equilibrio all’anno base (4,73 €/pax – riga C1 della Tabella 12.2)) per  $(1-x+P)$ .
15. Al fine di assicurare gradualità all’evoluzione tariffaria, è possibile prevedere l’inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria; in tal caso il parametro  $x$  della dinamica tariffaria è rideterminato in modo tale da tenere conto di queste poste figurative.
16. La Tabella 12.2 illustra (i) i costi ammessi per unità di traffico, (ii) i corrispettivi unitari a tasso  $x$  costante, con e senza poste figurative, (iii) i corrispettivi medi di equilibrio del periodo regolatorio.
17. La Tabella 12.3 completa la Tabella 12.2 introducendo le discontinuità previste dei costi, distinte in:
- discontinuità dovute a investimenti incrementali (ammortamenti, remunerazione del capitale, costi operativi) remunerati attraverso il parametro  $k$  previsto dalla Direttiva;
  - altri tipi di discontinuità da remunerare attraverso il parametro  $v$ .
- Nella Tabella 12.3 è evidenziato anche l’impatto sui corrispettivi di ciascuna discontinuità, mentre nella Tabella 12.4 è illustrato in dettaglio il procedimento di calcolo dei parametri  $k$  e  $v$ .
18. L’impatto programmato delle discontinuità viene ricavato, come indicato al presente punto e ai punti 19-22 che seguono, sulla base delle seguenti considerazioni:
- l’effettivo riconoscimento in tariffa delle discontinuità sub  $k$  avviene nell’anno successivo a quello di loro maturazione e accertamento;
  - ove l’insorgere di discontinuità in un determinato anno sia reso certo da norme a esecutività differita (ad esempio, una norma che stabilisca che, a partire da un determinato anno, il personale addetto alla *security* debba essere accresciuto), esse possono essere direttamente incluse nell’anno stesso di maturazione;
  - tali discontinuità sono valorizzate nella Tabella 12.3, in termini di programmazione ex ante, nell’anno successivo alla loro attesa maturazione; in altre parole, le discontinuità sono riportate nella tabella, anno per anno, in quanto se ne prevede la maturazione nell’anno precedente (salvo quanto indicato alla precedente lettera b));
  - in termini di verifica ex post, nel corso del periodo regolatorio, quanto indicato dalla tabella verrà confermato se e nella misura in cui se ne sia accertata la sussistenza nell’anno precedente;
  - le discontinuità legate ad investimenti finanziati con le risorse del fondo di cui al paragrafo 3.2.1. della Direttiva o ex articolo 17 della legge 135/1997 sono ammesse a fini tariffari solo per la componente “costi correnti”.

**Tabella 12.3**

DINAMICA PROGRAMMATA DEI DIRITTI DI IMBARCO PASSEGGERI (con discontinuità di costo)		2007 <sup>(1)</sup>	2008	2009	2010	2011	Tot. 2008-2011	
1)	<b>TOTALE COSTI AMMESSI</b>	cfr. riga 1 Tab. 12.2	5.151.232	5.236.359	5.316.688	5.402.444	5.490.462	21.445.953
2)	Traffico (pax imbarcati paganti)	cfr. riga 2 Tab. 12.2	1.088.000	1.183.000	1.287.000	1.400.000	1.523.000	5.393.000
<b>DISCONTINUITA' DI COSTO</b>								
	Discontinuità K per costi incrementali da investimenti entrati in esercizio nel 2007		100.000	98.000	96.000	94.000		
	Discontinuità K per costi incrementali da investimenti con entrata in esercizio programmata per il 2008	idem		100.000	97.000	94.000		
	Discontinuità K per costi incrementali da investimenti con entrata in esercizio programmata per il 2009	idem			50.000	49.000		
	Discontinuità K per costi incrementali da investimenti con entrata in esercizio programmata per il 2010	idem				100.000		
3)	<b>Totale discontinuità incrementali per nuovi investimenti (K)</b>		<b>100.000</b>	<b>198.000</b>	<b>243.000</b>	<b>337.000</b>	<b>878.000</b>	
	Discontinuità V per altri costi incrementali		200.000	200.000	200.000	200.000		
	Discontinuità V per altri costi incrementali			100.000	100.000	100.000		
	Discontinuità V per altri costi incrementali				50.000	50.000		
	Discontinuità V per altri costi incrementali					100.000		
4)	<b>Totale discontinuità per altri costi incrementali (V)</b>		<b>200.000</b>	<b>300.000</b>	<b>350.000</b>	<b>450.000</b>	<b>1.300.000</b>	
	<b>Totale discontinuità incrementali (K+V)</b>		<b>300.000</b>	<b>498.000</b>	<b>593.000</b>	<b>787.000</b>	<b>2.178.000</b>	
5)=1)+3)+4)	<b>TOTALE COSTI PROGRAMMATI</b>		<b>5.536.359</b>	<b>5.814.688</b>	<b>5.995.444</b>	<b>6.277.462</b>	<b>23.623.953</b>	
	<b>Corr.isp. consuntivato 2007</b>		<b>4,75</b>					
A1=1)/2)	<b>Costi ammessi efficientati per unità di traffico, senza discontinuità</b>	cfr. riga A1 Tab. 12.2	<b>4,73</b>	4,43	4,13	3,86	3,61	
3)/2)	a sommare: discontinuità k			0,08	0,15	0,17	0,22	
4)/2)	a sommare: discontinuità v			0,17	0,23	0,25	0,30	
	<b>Costi ammessi efficientati per unità di traffico con discontinuità (ante prelievo margine commerciale)</b>		<b>4,68</b>	<b>4,52</b>	<b>4,28</b>	<b>4,12</b>		
C1	Sviluppo corrispettivo annuo a valore di x costante, senza discontinuità <sup>(2)</sup>	(1-x)=(1-0,081)	4,73	4,35	4,00	3,67	3,37	
	con impatto discontinuità K <sub>2008</sub> (cfr. Tab. 12.4)	(1-x+k)=(1-0,081+0,017)		4,43				
	con impatto discontinuità V <sub>2008</sub> (cfr. Tab. 12.4)	(1-x+v)=(1-0,081+0,036)		4,52				
	con impatto di tutte le discontinuità	(1-x+k+v)=(1-0,081+0,017+0,036)		4,60				
	Sviluppo corrispettivo annuo a valore di x costante, senza ulteriori discontinuità <sup>(2)</sup>	(1-x)=(1-0,081)			4,23			
	con impatto discontinuità K <sub>2009</sub> (cfr. Tab. 12.4)	(1-x+k)=(1-0,081+0,016)			4,30			
	con impatto discontinuità V <sub>2009</sub> (cfr. Tab. 12.4)	(1-x+v)=(1-0,081+0,017)			4,30			
	con impatto di tutte le discontinuità	(1-x+k+v)=(1-0,081+0,016+0,017)			4,38			
	Sviluppo corrispettivo annuo a valore di x costante, senza ulteriori discontinuità <sup>(2)</sup>	(1-x)=(1-0,081)				4,02		
	con impatto discontinuità K <sub>2010</sub>	(1-x+k)=(1-0,081+0,008)				4,08		
	con impatto discontinuità V <sub>2010</sub>	(1-x+v)=(1-0,081+0,008)				4,06		
	con impatto di tutte le discontinuità	(1-x+k+v)=(1-0,081+0,008+0,008)				4,10		
	Sviluppo corrispettivo annuo a valore di x costante, senza ulteriori discontinuità <sup>(2)</sup>	(1-x)=(1-0,081)					3,76	
	con impatto discontinuità K <sub>2011</sub>	(1-x+k)=(1-0,081+0,016)					3,83	
	con impatto discontinuità V <sub>2011</sub>	(1-x+v)=(1-0,081+0,016)					3,83	
	con impatto di tutte le discontinuità	(1-x+k+v)=(1-0,081+0,016+0,016)					3,89	
	<b>Corr. annuo a valore di x costante con discontinuità (ante prelievo margine commerciale)</b>	(1-x+k+v)=(1-0,081+k+v)		<b>4,60</b>	<b>4,38</b>	<b>4,10</b>	<b>3,89</b>	
B1=Tot 1)/Tot 2)	Corr. costanti di periodo senza discontinuità				3,98			
Tot 3)/Tot 2)	a sommare: discontinuità k				0,16			
Tot 4)/Tot 2)	a sommare: discontinuità v				0,24			
Tot 5)/Tot 2)	<b>Corrispettivi costanti di periodo con discontinuità (ante prelievo margine commerciale)</b>				<b>4,38</b>			
	<b>Impatto margine commerciale</b>	cfr. riga 3 Tab. 12.2						
A2	<b>Costi ammessi efficientati per unità di traffico con discontinuità al netto del margine</b>		<b>4,43</b>	<b>4,28</b>	<b>4,07</b>	<b>3,92</b>		
C2	Corr. annuo a valore di x costante con discontinuità al netto del margine		4,35	4,15	3,88	3,70		
B1	<b>Corrispettivi costanti di periodo con discontinuità al netto del margine</b>		<b>4,16</b>	<b>4,16</b>	<b>4,16</b>	<b>4,16</b>		

(1) Preconsuntivo  
(2) Cfr. Tabella 12.2

19. Per il calcolo del parametro  $k$  si adatterà la seguente procedura:
- noti i valori della  $x$  e del WACC (rispettivamente 0,081 e 10% nell'esempio della Tabella 12.2), il parametro  $k_{2008}$  (che in assenza di ulteriori discontinuità negli anni successivi, remunera i costi dell'intero periodo regolatorio) è ricavato imponendo la condizione che la differenza:
  - fra la sommatoria dei ricavi attualizzati del periodo 2008-2011, comprensivi delle discontinuità:  $[4,73 \cdot T_{2008} \cdot (1-0,081+k_{2008}) / (1+10\%) + 4,73 \cdot T_{2009} \cdot (1-0,081+k_{2008}) \cdot (1-0,081) / (1+10\%)^2 + 4,73 \cdot T_{2010} \cdot (1-0,081+k_{2008}) \cdot (1-0,081)^2 / (1+10\%)^3 + 4,73 \cdot T_{2011} \cdot (1-0,081+k_{2008}) \cdot (1-0,081)^3 / (1+10\%)^4]$ , e
  - i ricavi attualizzati dello stesso periodo, senza discontinuità:  $[4,73 \cdot T_{2008} \cdot (1-0,081) / (1+10\%) + 4,73 \cdot T_{2009} \cdot (1-0,081)^2 / (1+10\%)^2 + 4,73 \cdot T_{2010} \cdot (1-0,081)^3 / (1+10\%)^3 + 4,73 \cdot T_{2011} \cdot (1-0,081)^4 / (1+10\%)^4]$ ,
  - sia pari al valore attualizzato della discontinuità introdotta a partire dall'anno 2008 ( $\Delta K_{2008} = 100.000$ ) pari a:  $[100.000 / (1+10\%) + 98.000 / (1+10\%)^2 + 96.000 / (1+10\%)^3 + 94.000 / (1+10\%)^4]$ ;
  - avendo indicato con  $T_i$  il traffico programmato dell' $i$ -esimo anno del periodo regolatorio.
20. Procedimento analogo è adottato per determinare il parametro  $k$  legato alle discontinuità incrementali introdotte negli altri anni del periodo regolatorio (cfr. Tabella 13.4) e, in particolare, per calcolare la differenza tra il valore attualizzato dei ricavi comprensivi delle discontinuità e il valore attualizzato dei ricavi in assenza di discontinuità, ottenibili negli anni residui del periodo regolatorio, si assumerà una tariffa di riferimento pari a quella determinata per l'anno precedente con il corrispondente parametro  $k$  già inserito nella dinamica tariffaria.

21. La metodologia descritta ai precedenti punti 19-20 è adottata integralmente anche per la determinazione del parametro  $v$  che remunera le discontinuità di costo  $V$  non legate a nuovi investimenti. Maggiori dettagli applicativi sono riportati nella Tabella 12.4.

**Tabella 12.4**

CALCOLO PARAMETRI $x, k, v$					
<b>CALCOLO PARAMETRO <math>x</math> (SENZA DISCONTINUITA')</b>					
	2008	2009	2010	2011	Tot. 2008-2011
Traffico (pax imbarcati paganti)	1.183.000	1.287.000	1.400.000	1.523.000	5.393.000
$pax \cdot 4,73$ (diritto eq. anno base)	5.601.018	6.093.415	6.628.424	7.210.778	
Wacc	10%				
Fattore di attualizzazione	$(1+10\%)$	$(1+10\%)^2$	$(1+10\%)^3$	$(1+10\%)^4$	
Ricavi attualizzati	5.091.835	5.035.880	4.980.033	4.925.058	20.032.806
Tabella 12.2 (riga 1)	5.236.359	5.316.688	5.402.444	5.490.462	21.445.953
Costi attualizzati	4.760.326	4.393.957	4.058.936	3.750.059	16.963.279
equazione per il calcolo della $x$ : $5.091.385 \cdot (1+1,55\%-x) + 5.035.880 \cdot (1+1,55\%-x)^2 + 4.980.033 \cdot (1+1,55\%-x)^3 + 4.925.058 \cdot (1+1,55\%-x)^4 = 16.963.279$ ; $x=0,0813$					
<b>CALCOLO PARAMETRO <math>k_{2008}</math> (DISCONTINUITA' PER NUOVI INVESTIMENTI CHE ENTRERANNO IN ESERCIZIO NEL 2007)</b>					
	2008	2009	2010	2011	Tot. 2008-2011
Discontinuità K annue incrementalì (Tabella 12.3)	100.000	98.000	96.000	94.000	
Fattore di attualizzazione	$(1+10\%)$	$(1+10\%)^2$	$(1+10\%)^3$	$(1+10\%)^4$	
Discontinuità incrementalì attualizzate	90.909	80.992	72.126	64.203	308.230
Tariffa base per il calcolo di $k$	4,73	4,73	4,73	4,73	
equazione per il calcolo di $k_{2008}$ : $k_{2008} \cdot [4,73 \cdot 1.183.000 / (1+10\%) + 4,73 \cdot 1.287.000 \cdot (1-x) / (1+10\%)^2 + 4,73 \cdot 1.400.000 \cdot (1-x)^2 / (1+10\%)^3 + 4,73 \cdot 1.523.000 \cdot (1-x)^3 / (1+10\%)^4] = 308.230$ ; $k_{2008}=0,017$					
<b>CALCOLO PARAMETRO <math>k_{2009}</math> (DISCONTINUITA' PER NUOVI INVESTIMENTI CHE ENTRERANNO IN ESERCIZIO NEL 2008)</b>					
	2008	2009	2010	2011	Tot. 2009-2011
Discontinuità K annue incrementalì (Tabella 12.3)		100.000	97.000	94.000	
Fattore di attualizzazione		$(1+10\%)$	$(1+10\%)^2$	$(1+10\%)^3$	
Discontinuità incrementalì attualizzate		90.909	80.165	70.624	241.698
Tariffa base per il calcolo di $k$		4,60	4,60	4,60	
equazione per il calcolo di $k_{2009}$ : $k_{2009} \cdot [4,60 \cdot 1.287.000 / (1+10\%) + 4,60 \cdot 1.400.000 \cdot (1-x) / (1+10\%)^2 + 4,60 \cdot 1.523.000 \cdot (1-x)^2 / (1+10\%)^3] = 241.698$ ; $k_{2009}=0,016$					
<b>CALCOLO PARAMETRO <math>v_{2008}</math> (ALTRE DISCONTINUITA' PROGRAMMATE PER IL 2008 E DESTINATE A PERDURARE IN TUTTO IL PERIODO REGOLATORIO)</b>					
	2008	2009	2010	2011	Tot. 2008-2011
Discontinuità V annue incrementalì (Tabella 12.3)	200.000	200.000	200.000	200.000	
Fattore di attualizzazione	$(1+10\%)$	$(1+10\%)^2$	$(1+10\%)^3$	$(1+10\%)^4$	
Discontinuità incrementalì attualizzate	181.818	165.289	150.263	136.603	633.973
Tariffa base per il calcolo di $v$	4,73	4,73	4,73	4,73	
equazione per il calcolo di $v_{2008}$ : $v_{2008} \cdot [4,73 \cdot 1.183.000 / (1+10\%) + 4,73 \cdot 1.287.000 \cdot (1-x) / (1+10\%)^2 + 4,73 \cdot 1.400.000 \cdot (1-x)^2 / (1+10\%)^3 + 4,73 \cdot 1.523.000 \cdot (1-x)^3 / (1+10\%)^4] = 633.973$ ; $v_{2008}=0,036$					
<b>CALCOLO PARAMETRO <math>v_{2009}</math> (ALTRE DISCONTINUITA' PROGRAMMATE PER IL 2009 E DESTINATE A PERDURARE IN TUTTO IL PERIODO REGOLATORIO)</b>					
	2008	2009	2010	2011	Tot. 2009-2011
Discontinuità V annue incrementalì (Tabella 12.3)		100.000	100.000	100.000	
Fattore di attualizzazione		$(1+10\%)$	$(1+10\%)^2$	$(1+10\%)^3$	
Discontinuità incrementalì attualizzate		90.909	82.645	75.131	248.685
Tariffa base per il calcolo di $v$		4,60	4,60	4,60	
equazione per il calcolo di $v_{2009}$ : $v_{2009} \cdot [4,60 \cdot 1.287.000 / (1+10\%) + 4,60 \cdot 1.400.000 \cdot (1-x) / (1+10\%)^2 + 4,60 \cdot 1.523.000 \cdot (1-x)^2 / (1+10\%)^3] = 248.685$ ; $v_{2009}=0,017$					

22. Con riguardo al trattamento delle discontinuità nel primo anno del periodo regolatorio, indicato al precedente punto 19, va precisato che essendo almeno in parte maturate nel corso dell'anno nel quale si è completato l'iter istruttorio del contratto di programma, esse sono in questa fase in realtà già "consuntivate". Ne segue che:
- le discontinuità consuntivate (o pre-consuntivate) nel corso dell'istruttoria potranno essere direttamente inserite come costi dell'anno base, tradotti ovviamente in ragione d'anno (anche per questa ragione ci si riferisce a un anno base normalizzato);
  - le discontinuità non ancora maturate nel corso dell'istruttoria, ma il cui insorgere nel primo anno del periodo regolatorio è certo (ad esempio, a causa di norme la cui esecutività è fissata a partire da tale anno), verranno trattate come discontinuità relative al primo anno del periodo regolatorio secondo quanto riportato al punto 19.
23. L'effettivo verificarsi delle discontinuità incluse nella programmazione tariffaria va annualmente accertato ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva. A questo fine:
- le società aeroportuali dovranno presentare la rendicontazione di cui alla lettera b) del punto 5;
  - entro i 30 giorni successivi l'ENAC procede alla verifica documentale e alla quantificazione della effettiva sussistenza dei costi incrementalì;
  - ai fini della conferma o della modificazione dei corrispettivi programmati di cui ai precedenti punti 19-22, sarà possibile considerare compensazioni interne alle diverse voci di discontinuità, a condizione che tali discontinuità siano riferibili ai medesimi servizi, eventualmente anche accorpate come indicato alla successiva sezione 13;
  - ove ENAC verifichi divari fra le discontinuità accertate e quelle ammesse in via programmatica, procederà al ricalcolo dei parametri  $k$  e  $v$  seguendo la medesima metodologia indicata al punto

19, e dunque a correggere il valore del corrispettivo unitario programmato per l'anno successivo e il trend degli anni a seguire;

- e) i corrispettivi che verranno effettivamente riconosciuti, ad esempio nell'anno 2010, si baseranno sugli accertamenti effettuati nel 2009; tali corrispettivi potranno includere il recupero (positivo o negativo) derivante dagli effetti dell'eventuale divario fra il pre-consuntivo delle discontinuità, maturate nel 2008 e poste in tariffa nel 2009, e il consuntivo definitivo delle stesse disponibile nell'anno 2009; per l'illustrazione delle modalità di calcolo si veda la Tabella 12.5 e l'Allegato 4.1.

**Tabella 12.5**

RECUPERO DIVARI ACCERTATI TRA DISCONTINUITA' PROGRAMMATE, PRECONSUNTIVATE E CONSUNTIVATE IN VIA DEFINITIVA, LEGATE A NUOVI INVESTIMENTI (*)							
			2007	2008	2009	2010	2011
investimenti entrati in esercizio nel 2007	anno base	1)	K programmato per il 2008 <sup>(1)</sup>	100			
	2007	2)	K preconsuntivato al 31/08 del 2007 per l'anno 2008 <sup>(2)</sup>	100			
	2008	3)	K accertato in via definitiva al 31/08 del 2008		90		
		4)=3)-2)	$\Delta K_{2008}$ da recuperare nella tariffa del 2009		-10		
investimenti entrati in esercizio nel 2008	anno base	5)	K programmato per il 2009 <sup>(1)</sup>		100		
	2008	6)	K preconsuntivato al 31/08 del 2008 per l'anno 2009		110		
		4)	$\Delta K_{2008}$ da recuperare nella tariffa del 2009		-10		
		7)=4)*wacc (10%)	recupero interessi su $\Delta K_{2008}$		-1		
		8)=6)+4)+7)	K base per la ri-parametrazione del coefficiente $k_{2009}$ <sup>(3)</sup>		99		
	2009	9)	K accertato in via definitiva al 31/08 del 2009		95		
		10)=9)-6)	$\Delta K_{2009}$ da recuperare nella tariffa del 2010		-15		
investimenti entrati in esercizio nel 2009	anno base	11)	K programmato per il 2010 <sup>(1)</sup>			50	
	2009	12)	K preconsuntivato al 31/08 del 2009 per l'anno 2010			50	
		10)	$\Delta K_{2009}$ da recuperare nella tariffa del 2010			-15	
		13)=10)*wacc	recupero interessi su $\Delta K_{2009}$			-1,5	
		14)=12)+10)+13)	K base per la ri-parametrazione del coefficiente $k_{2010}$ <sup>(3)</sup>			33,5	
	2010	15)	K accertato in via definitiva al 31/08 del 2010			55	
16)=15)-12)		$\Delta K_{2010}$ da recuperare nella tariffa del 2011			5		
investimenti entrati in esercizio nel 2010	anno base	17)	K programmato per il 2011 <sup>(1)</sup>				100
	2010	18)	K preconsuntivato al 31/08 del 2010 per l'anno 2011				90
		16)	$\Delta K_{2010}$ da recuperare nella tariffa del 2011				5
		19)=16)*wacc	recupero interessi su $\Delta K_{2010}$				0,5
		20)=18)+16)+19)	K base per la ri-parametrazione del coefficiente $k_{2011}$ <sup>(3)</sup>				95,5
	2011	21)	K accertato in via definitiva al 31/08 del 2011				90
		22)=21)-18)	$\Delta K_{2011}$ da recuperare nel successivo periodo regolatorio				0

(\*) Per brevità, l'esempio si riferisce alle sole discontinuità per nuovi investimenti (K). Considerazioni analoghe valgono nel caso della altre discontinuità (V).

(1) Già inserito nella dinamica tariffaria programmata in sede di definizione del contratto di programma (cfr. Tabella 12.3).

(2) Base per la ri-parametrazione del coefficiente  $k_{2008}$ , utile per l'effettiva applicazione delle tariffe programmate. Se l'importo coincide con quello programmato all'anno base troverà diretta applicazione il coefficiente stabilito in fase di programmazione.

(3) Se l'importo coincide con quello programmato all'anno base troverà diretta applicazione il coefficiente stabilito in fase di programmazione.

24. Più semplice risulterebbe, con le opzioni A e B, la revisione dei corrispettivi programmati in presenza di divari fra le discontinuità previste e quelle accertate, così come fra quelle accertate in sede di pre-consuntivo (e concretamente riconosciute nei corrispettivi) e quelle accertate in via definitiva. In questo caso, infatti, il divario accertato si converte in via immediata in variazione dei corrispettivi dell'anno (scenario A) o in variazione della media dei corrispettivi del residuo periodo regolatorio (opzione B).
25. Il documento di contratto di programma dovrà riportare la dinamica di tutti i corrispettivi regolamentati nell'aeroporto considerato seguendo il facsimile delle Tabelle 12.2 e 12.3.
26. Va ricordato che la dinamica tariffaria sarà nel corso del periodo regolatorio aggiornata di anno in anno, con il tasso programmato di inflazione fissato dal Documento di programmazione economica e finanziaria approvato nel giugno dell'anno precedente, conformemente alla Delibera CIPE n. 30/2000. Ne segue che le Tabelle 12.2 e 12.3 espongono corrispettivi da aggiornare nel corso del periodo regolatorio proprio sulla base della suddetta inflazione, secondo la formula di price-cap prevista dalla Direttiva.

### 13. – PROPOSTA TARIFFARIA

6. La proposta tariffaria scaturisce dalla dinamica dei corrispettivi determinata secondo i criteri illustrati alla precedente sezione 12.

7. L'elaborazione della proposta richiede di effettuare una serie di scelte e di confrontarne le relative implicazioni tenuto conto:
- dell'aderenza alla normativa vigente e, in particolare, al disposto della Direttiva;
  - della regolarità del trend di dinamica tariffaria;
  - del grado di distorsività;
  - dell'onerosità per gli utenti;
  - del riconoscimento dei costi sostenuti dal gestore;
  - dell'impatto sul successivo periodo regolatorio.

### 13.1. – Definizione della dinamica tariffaria

8. **Diverse in linea generale** le possibili articolazioni della dinamica tariffaria:
- corrispettivi annui di equilibrio: i corrispettivi unitari medi di equilibrio di ciascun servizio sono quantificati anno per anno come rapporto fra i costi riconosciuti al netto del "margine", ove applicabile, e le unità di traffico previste; in tal modo l'equilibrio economico del gestore viene assicurato su base annua;
  - corrispettivi medi costanti: riconoscimento di un livello costante dei corrispettivi nel periodo regolatorio, determinato come rapporto fra il complesso dei costi ammessi nell'insieme del periodo regolatorio e il totale delle unità di traffico;
  - corrispettivi variabili a tasso costante: determinazione di un tasso costante di variazione dei corrispettivi, a partire dai corrispettivi di equilibrio dell'anno base, come indicato dalla Direttiva e seguendo la metodologia da questa prevista per il calcolo dei parametri  $x$  e  $k$ .
9. Sulla scorta degli criteri di valutazione indicati sopra e dell'esperienza maturata da ENAC nella definizione dei contratti di programma con numerose società di gestione si possono in linea di principio **effettuare** le seguenti considerazioni:
- l'opzione A (corrispettivi annui di equilibrio) è per costruzione non distorsiva rispetto ai costi di competenza; come tale, essa va considerata termine di valutazione della distorsività delle altre due opzioni. Tuttavia essa non può essere presa in considerazione come reale alternativa, in quanto: (1) in primo luogo, appare lontana dalla logica della Direttiva; (2) in secondo luogo, in quanto potrebbe accompagnarsi a un andamento fortemente discontinuo dei corrispettivi, infatti (i) il *gap* fra i corrispettivi vigenti e quelli di equilibrio dell'anno base verrebbe a essere totalmente assorbito nel primo anno regolatorio, e (ii) l'operare del *price cap* (tenuto anche conto della crescita del traffico) differirebbe nel tempo i benefici tariffari per gli utenti;
  - l'opzione B, invece, permette (i) di riassorbire gradualmente l'iniziale *gap* fra valori di equilibrio e quelli vigenti, conformemente alla indicazione della Direttiva (paragrafo 4.2, lettera a)), e (ii) di anticipare gli effetti della crescita della produttività; (iii) al tempo stesso questa opzione comporta l'anticipazione o il differimento di ricavi di competenza dei vari anni e pertanto la necessità di renderla finanziariamente neutrale mediante l'applicazione del WACC sul differenziale; inoltre (iv) la sua distorsività rispetto ai costi di competenza dei singoli anni va misurata per confronto con i corrispettivi prodotti dall'opzione A;
  - opzione C: (i) è quella indicata dalla Direttiva; (ii) come quella precedente, questa opzione comporta l'anticipazione o il differimento di ricavi di competenza, e deve essere pertanto soggetta alle rettifiche di cui al punto che precede;
5. In conclusione, **l'unica opzione coerente con le indicazioni della Direttiva e del NARS** appare quella indicata alla lettera c). Il recupero dell'eventuale *gap* fra i corrispettivi vigenti e quelli di equilibrio dell'anno base, potrà comunque avvenire gradualmente negli anni attraverso la definizione delle poste figurative di cui al successivo 6. Ciò appare rilevante alla luce del possibile impatto delle previsioni della Direttiva e delle Linee guida in ordine all'inclusione delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, in caso di privatizzazioni, e ai criteri di valorizzazione delle immobilizzazioni in generale.
6. **La Direttiva (paragrafo 4.2, lettera a)) prevede la possibilità di introdurre "meccanismi di stabilizzazione o gradualità" tariffaria, con anticipazione o differimento di ricavi di competenza anche fra differenti periodi regolatori, attraverso l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi, sempre a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo considerato; in tal caso il parametro  $x$  della dinamica tariffaria è rettificato in modo tale da tenere conto di tali poste figurative.**

7. **L'applicazione del meccanismo delle poste figurative può determinare un saldo positivo/negativo, a debito/credito del gestore, da riassorbire, nel periodo regolatorio o tra periodi regolatori, con eventuali saldi negativi/positivi o con valori della componente K. Tali partite dovranno trovare espressa annotazione e disciplina nel contratto di programma sottoscritto tra l'ENAC ed il gestore aeroportuale.**

### 13.2. – Articolazione dei corrispettivi: proposta tariffaria

8. Va ricordato che i criteri indicati alla sezione 12 conducono alla determinazione dei corrispettivi medi di ciascun servizio, mentre alcuni di essi dovranno essere al loro interno differenziati in forza di norme (diritti di a/p, diritti di sosta e ricovero, diritti di imbarco passeggeri) e per altri potrebbero ricorrere al riguardo considerazioni di opportunità e di sostenibilità per gli utenti.
9. Le operazioni di differenziazione e tutte le altre di seguito indicate vanno effettuate sotto il vincolo della neutralità economica per il gestore, vale a dire, non debbono comportare aumenti dei ricavi rispetto ai livelli medi riconosciuti.
10. Nel disegnare la struttura dei corrispettivi va tenuto in conto che:
- i criteri debbono essere conformi agli orientamenti di politica industriale di settore e alle *best practices* regolatorie, e, dunque, avere come obiettivo quello di: (i) associare all'efficienza produttiva della regolazione con *price cap* l' efficienza allocativa (ad esempio: maggiore attrattività degli aeroporti italiani, maggiore competitività del settore in generale, tariffe di congestione) e (ii) minimizzare i costi per gli utenti aeroportuali, e in particolare per quelli comunitari;
  - i vincoli sono quelli imposti (i) dalla vigente normativa nazionale, (ii) dalle norme comunitarie sulla concorrenza.
11. In primo luogo bisognerà articolare i diritti di a/p e sosta e ricovero in relazione agli scaglioni di tonnellaggio e alla destinazione, infra o extra-comunitaria, e i diritti imbarco passeggeri in base alla destinazione infra o extra-comunitaria.
12. Anche altri corrispettivi potranno essere differenziati al loro interno (ad esempio l'uso di *loading bridge*). In particolare, tenuto conto di quanto sopra, possono essere menzionati a titolo di esempio i seguenti casi:
- differenziazione dei diritti e dei corrispettivi in genere in base alla fascia oraria e/o stagione di traffico (tariffe di congestione);
  - differenziazioni più marcate fra i diritti per collegamenti infra ed extra-comunitari, basate sulla considerazione dei costi relativi ma anche attente a non penalizzare i vettori comunitari;
  - esclusione della possibilità delle cosiddette "tariffazioni a pacchetto", nella misura in cui impongano a determinati utenti aeroportuali oneri per servizi non richiesti; si potrà verificare l'opportunità di procedere all'unificazione dei corrispettivi di alcuni servizi, tenuto conto (i) dell'esistenza di una domanda congiunta per essi (ad esempio, inclusione dei costi dell'informativa al pubblico o di smistamento dei bagagli nei diritti di imbarco passeggeri, ecc.) e (ii) di considerazioni più generali di politica del trasporto (ad esempio, graduazione dei diritti sui passeggeri in transito e corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti, ecc.);
  - valutazione altresì dell'opportunità di allocare i costi fra i servizi a domanda congiunta sulla base di considerazioni di sostenibilità (ad esempio diritti di a/p e diritti di sosta) per gli utenti.
13. La proposta del contratto di programma deriverà dunque (i) dalla opzione tariffaria C; (ii) dall'eventuale graduazione inter-periodale del recupero dei costi ammessi, in ragione dell'inserimento di poste figurative; (iii) dall'articolazione (ove imposta dalle norme o ritenuta opportuna) di ciascuno dei corrispettivi; (iv) dagli eventuali accorpamenti fra corrispettivi diversi.
14. I corrispettivi così determinati andranno, di anno in anno, accresciuti sulla base del tasso programmato di inflazione fissato, per il relativo anno, dal DPEF approvato nell'anno precedente.

### 13.3. – Analisi di impatto

15. La proposta esemplificata di cui al precedente punto 13 dovrà essere sottoposta ad analisi di impatto, intesa come stima delle variazioni complessive di costo per gli utenti rispetto ai corrispettivi vigenti.

16. L'indice sintetico che appare più significativo allo scopo è il costo medio totale per *turn-around*, inclusivo – in primo luogo – dei costi a carico dei vettori e di quelli a carico dei passeggeri; per tale ragione l'impatto andrà separatamente quantificato, almeno, per i vettori e per i passeggeri.
17. Dal momento che i costi di *turn-around* sono in funzione della tipologia di aeromobile e del *load factor*, il gestore dovrà fornire elementi differenziati secondo le prevalenti tipologie di aeromobili servite dall'aeroporto.
18. La Tabella 13.2 che segue permette di illustrare l'impatto dei costi di *turn-around* per tipologia di aeromobile, confrontandoli con quelli consuntivati nell'anno base, separatamente:
  - a) per passeggeri con destinazioni infra ed extra-comunitaria;
  - b) per vettori che esercitano tratte comunitarie o extra-comunitarie.

**Tabella 13.2**

COSTO MEDIO PER TURN-AROUND																		
	Posti offerti (*)	(**)	volo comun.	volo intern.	Costo preconsuntivo 2007				Costo medio 2008-2011				Δ% 2008-2011					
					Media (*)	di cui a carico pax comun. (**)	di cui a carico pax intern. (**)	di cui a carico vettori comun. (**)	di cui a carico vettori intern. (**)	volo comun.	volo intern.	Media (*)	di cui a carico pax comun. (**)	di cui a carico pax intern. (**)	di cui a carico vettori comun. (**)	di cui a carico vettori intern. (**)	totale (*)	di cui a carico pax (*)
Aeromobile																		
B737																		
MD80																		
A320																		
B766																		
(...)																		

(\*) Nella conformazione normale o più comune.  
 (\*\*) Load factor mediamente consuntivato sulla base dei dati disponibili alla società di gestione interessata.  
 (\*) Media ponderata fra % voli comunitarie % voli internazionali.  
 (\*\*) Calcolato sul costo medio ponderato. Le indicazioni vettori "comunitari" o "internazionali" non è riferita alla nazionalità ma alla tipologia dei collegamenti

19. Nel costo di *turn-around* non va incluso quello dei servizi di assistenza a terra; l'onere posto in capo a tali servizi – e presumibilmente traslato sui vettori – per variazioni del costo delle infrastrutture e dei beni strumentali all'offerta di tali servizi, è ovviamente già incorporato nel costo di *turn-around* attraverso la determinazione dei relativi corrispettivi regolamentati.
20. Infine, i gestori dovranno fornire dati comparativi relativi ai costi di *turn around* di altri aeroporti europei, considerato che tali comparazioni sono rese maggiormente obiettive, in questo caso, dall'elevato grado di aggregazione dei corrispettivi.

#### 13.4. – Eventi imprevisti

21. Per sopraggiunti eventi, non contemplati dal CdP, non prevedibili e non controllabili dal gestore, che possano produrre effetti considerevoli sui costi unitari dei servizi regolamentati, o per modifiche intervenute nel quadro normativo che producano effetti sul settore e abbiano riflessi sulle materie oggetto del CdP, si potrà procedere ad una revisione della dinamica tariffaria programmata, previa approvazione da parte dei competenti Ministeri. Tale revisione avrà effetto a decorrere dall'anno successivo a quello nel quale gli eventi si sono verificati e non darà luogo a conguagli, positivi o negativi.
22. La causa più probabile di disattendimento degli obiettivi regolatori è rappresentata dagli scostamenti del traffico rispetto a quanto fissato nei CdP. Mentre è necessario prevedere la rivedibilità delle condizioni per scostamenti consistenti di traffico rispetto agli obiettivi, modesti allontanamenti vanno considerati fisiologici della regolazione. In effetti, il rischio e le opportunità più consistenti a cui sono soggette le società aeroportuali sono legati a variazioni impreviste del traffico, tenuto conto che l'elevata incidenza dei costi fissi amplifica gli effetti sulla redditività di fluttuazioni del traffico.
23. **In sede di stipula dei contratti di programma, andranno quindi definiti meccanismi di revisione tariffaria in presenza di scostamenti del traffico (+/-) preconsuntivati (al 31 agosto) eccedenti la banda di oscillazione (cd. forchetta, individuata sulla base del profilo di traffico prospettico del gestore), sempre che ragionevoli previsioni relative al successivo anno non portino a ritenere che lo "scostamento" sia riassorbibile nella media del biennio. La revisione tariffaria terrà conto dell'impatto del differenziale di crescita del traffico rispetto ai valori estremi della "forchetta", nel rispetto di quanto espressamente indicato dal NARS nel parere del 19 dicembre 2007 sul meccanismo di allocazione, in capo al gestore, del "rischio traffico".**

### 13.5. – Condivisione dei rischi

24. Il rischio del gestore è accresciuto dalla circostanza che raramente le compagnie aeree assumono impegni vincolanti in ordine allo sviluppo e al mantenimento del proprio operativo su di un determinato aeroporto. A ciò si aggiunge (anche come concausa di quanto appena affermato) la crescente concorrenza fra aeroporti (non solo fra aeroporti regionali, ma anche fra hub, amplificato dal fenomeno di *hub bypass*).
25. Tali circostanze possono accentuare il rischio degli investimenti di sviluppo infrastrutturale e dunque tradursi in freno. Ciò considerato, nell'ambito della consultazione sui piani di investimento aeroportuale e sui CdP, saranno promossi dall'Ente – in linea con quanto proposto dalla Direttiva (paragrafo 4.2, lettera e) – meccanismi di *risk sharing* fra gestori e vettori, su base volontaria e in forme liberamente negoziate, coerenti con le norme sulla concorrenza.

## 14 – PROCEDURA ISTRUTTORIA PER LA STIPULA DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA E LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

### 14.1. – Presentazione dell'istanza ed avvio del procedimento istruttorio

1. Ai fini della stipula del contratto di programma o della revisione dei diritti aeroportuali i gestori presentano istanza all'ENAC, o questo vi provvede direttamente se ne ravvisi l'opportunità.
2. Tenuto conto:
  - dell'ordine temporale di presentazione delle istanze;
  - dell'interesse generale che l'aeroporto riveste per il settore del trasporto aereo, con particolare riferimento ai programmi di investimento che si rendono prioritariamente necessari nei vari scali nazionali;
  - di istruttorie già avviate dall'Ente nei confronti del gestore, in applicazione del quadro regolatorio antecedente l'entrata in vigore della legge 248/05, che necessitano dunque di un adeguamento;
  - del regime concessorio in atto;
  - del conseguimento della Certificazione aeroportuale;
  - dell'intervenuta adozione ed approvazione del Regolamento di scalo. [
3. L'Ente comunica al gestore la data entro la quale presentare formale istanza di avvio del procedimento corredata dalla seguente documentazione:
  - a) i dati della "contabilità regolatoria" riferiti all'ultimo anno per il quale esiste un bilancio d'esercizio approvato e certificato (sezione 5, e Allegati 2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 e 2.8);
  - b) la certificazione resa sulla contabilità regolatoria da società di revisione di bilancio, redatta, per modalità e contenuto, in conformità a quanto previsto dalle presenti Linee guida (sezione 5, punto 139);
  - c) i bilanci e la documentazione indicati dalle Linee guida alla sezione 5 ;
  - d) il piano degli investimenti che il gestore si impegna a realizzare in autofinanziamento nel periodo di vigenza del CdP, con relativo cronoprogramma;
  - e) relazione circa l'impatto dei lavori programmati sulla regolarità e qualità del servizio e sulla generale funzionalità operativa dell'aeroporto;
  - f) relazione sui benefici attesi dall'entrata in esercizio dei nuovi investimenti, sulla capacità ricettiva dell'aeroporto e/o di singoli impianti oltre che sugli *standard* dei servizi prestati;
  - g) relazione sullo stato di effettiva utilizzazione delle installazioni aeroportuali in esercizio nell'anno di cui alla precedente lett. a) e sull'evoluzione prevista dei volumi di traffico nel periodo di vigenza del CdP;
  - h) le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici concessi a titolo non oneroso, in relazione alle fattispecie indicate al paragrafo 3.2.1 della Direttiva, ove la società intenda chiederne l'ammissione a fini tariffari (sezione 4 e sezione 5, punto 100).
4. La documentazione di cui ai precedenti punti dovrà essere integralmente presentata sia per l'avvio dell'istruttoria per i CdP che nel caso di istruttoria finalizzata alla revisione dei diritti aeroportuali.
5. A seguito della ricezione dell'istanza e della documentazione di cui sopra, ENAC, verificatane la completezza e la rispondenza a quanto previsto dalla Linee guida, procede alla formale apertura del procedimento istruttorio.

6. Il provvedimento di avvio è notificato al gestore aeroportuale richiedente, al Comitato utenti dell'aeroporto interessato ed ai prestatori di servizi che vi operano e pubblicato sul sito internet dell'Ente.

#### 14.2. – Consultazioni

7. Nel rispetto delle norme sul giusto procedimento e sulla trasparenza dell'azione della Pubblica Amministrazione, ENAC è tenuto ad informare gli utenti aeroportuali del processo di definizione della bozza di CdP o della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre alla approvazione ministeriale. A tal fine ENAC individua la consultazione quale strumento idoneo a conseguire, in corso d'istruttoria, il contributo informativo e valutativo dei soggetti interessati.
8. In particolare formeranno oggetto di formale consultazione:
  - a) il "piano degli investimenti" che il gestore aeroportuale dovrà realizzare nel corso del periodo di vigenza del CdP;
  - b) gli obiettivi di qualità dei servizi aeroportuali e di tutela ambientale, relativi indicatori, parametri di misurazione e pesi;
  - c) le carenze registrate dall'utenza in merito alla capacità, funzionalità e dotazione degli impianti esistenti (e/o nelle procedure fissate per la loro utilizzazione), ritenute incidenti in misura significativa sulla funzionalità complessiva dello scalo, sulla sicurezza operativa, sugli *standard* e sui tempi dei servizi erogati ai passeggeri, ai bagagli, alle aeromobili, alle merci.Per quanto sub a) la consultazione avverrà previa pubblicazione sul sito web dell'ENAC del piano degli investimenti articolato per schede descrittive dei vari interventi, per tempi di appalto e di fine lavori, con chiara evidenziazione dei costi previsti.
9. Nel rispetto dell'art. 8 del D.Lgs. 18/99 ed al fine di tenere conto delle esigenze delle diverse realtà che compongono l'aviazione, nell'ambito delle consultazioni di cui al precedente punto verrà garantita la più ampia partecipazione di tutti gli utenti aeroportuali, assicurando in particolare che gli interessi della aviazione generale siano in tali sedi adeguatamente rappresentati.
10. Tenuto conto degli esiti della consultazione intervenuta sulle materie di cui alle lettere a), b), c) del precedente punto 8, l'ENAC provvede alla redazione di un ultimo documento di consultazione avente ad oggetto:
  - a) la dinamica tariffaria pluriennale per ciascuno dei servizi regolamentati scaturente dalla istruttoria condotta dall'ENAC, in applicazione della legge 248/05, della Direttiva ministeriale approvata dal CIPE nella seduta del 15 giugno 2007 e delle presenti Linee guida;
  - b) le previsioni di sviluppo del traffico e di evoluzione della composizione e/o dell'utilizzo della flotta, sull'aeroporto interessato, da parte delle compagnie aeree;
  - c) le proposte di semplificazione e razionalizzazione tariffaria.
11. Nell'ambito di tale documento verrà fornita adeguata evidenza della struttura globale dei costi dell'aeroporto, degli introiti e dei costi di ciascun servizio regolamentato, del numero totale degli addetti ai servizi regolamentati.
12. Con avviso formale, diretto ai soggetti cui è stato notificato il provvedimento di avvio dell'istruttoria, l'ENAC:
  - a) comunicherà la data e la sede in cui si terranno le audizioni (con preavviso di almeno 10 gg);
  - b) fisserà la data entro la quale gli interessati potranno far pervenire proprie relazioni da discutere in sede di consultazione (non oltre 3 gg antecedenti la data della audizione);
  - c) trasmetterà il documento predisposto per la consultazione.
13. Gli avvisi di cui sopra sono pubblicati di volta in volta anche sul sito internet dell'Ente.
14. Tenuto conto degli elementi valutativi acquisiti nel corso di ciascuna audizione, tutte le parti intervenute potranno presentare **entro il termine perentorio di 10 giorni** dalla data di ciascuna audizione ulteriori osservazioni scritte. In tal caso le osservazioni potranno essere corredate anche da specifiche considerazioni circa l'impatto economico-finanziario derivante dalle misure proposte nei documenti di consultazione.
15. Alla documentazione istruttoria relativa al contratto di programma o alla revisione dei diritti aeroportuali, da inoltrare ai Ministeri competenti, verranno allegati i verbali delle consultazioni

intervenute nonché una sintesi degli orientamenti generali desumibili dalle osservazioni pervenute e delle motivazioni sottostanti le valutazioni conclusive dell'ENAC.

16. Tutti i partecipanti alle consultazioni che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza di alcuni degli elementi documentali trasmessi unitamente alle osservazioni, devono effettuare, al momento della loro presentazione, dichiarazione in tal senso che sarà valutata secondo quanto previsto dall'art. 24 della legge 241/1990 e dall'art. 8 del DPR 352/1992<sup>19</sup>, indicando a) i documenti o le parti di documenti che si ritiene debbano essere sottratti all'accesso, b) gli specifici motivi di riservatezza o di segretezza che giustificano la richiesta.

---

<sup>19</sup> Nonostante il DPR n. 352/1992 sia stato abrogato dall'art. 15 del DPR n. 184/2006 (Regolamento recante disciplina in materia di accesso agli atti amministrativi) si ricorda che tale ultimo articolo dispone che *“è altresì abrogato l'art. 8 di detto decreto (il DPR 352/1992) dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'art. 24, comma 6 della legge (L. 241/1990)”*. Non essendo mai stato emanato il regolamento attuativo dell'art. 24, comma 6, della l. n. 241/1990 ne discende che i casi di esclusione del diritto di accesso sono tutt'oggi disciplinati dal combinato disposto dell'art. 24 della l. n. 241/1990 e dell'art. 8 del DPR n. 352/1992.