

**Numero: 2023/001-APT****Ed. n. 1 del 22 marzo 2023**

Le Linee Guida contengono elementi di carattere generale per ambiti non coperti dalle norme dei regolamenti ENAC. I criteri interpretativi/procedurali/metodologici sono forniti senza alcuna indicazione preferenziale da parte dell'ENAC e tra di essi il richiedente può identificare il possibile modo di soddisfare il requisito, o il complesso dei requisiti, che meglio si adatta alla propria realtà.

Le informazioni tecniche riguardano invece pratiche comuni su specifici argomenti relativamente ad aeromobili, infrastrutture, operazioni di volo, ecc.

Le Linee Guida possono essere pubblicate come documento autonomo da utilizzare quale complesso di indicazioni tecniche e procedurali per l'attuazione di processi di certificazione/approvazione di tipo sperimentale in attesa dell'emissione di Regolamenti. L'ENAC verifica il mantenimento dei requisiti di rispondenza definiti nelle linee guida ed accettati dall'utenza.

# **CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI INVESTIMENTI STRATEGICI AI FINI DELL'APPLICAZIONE DELLA REMUNERAZIONE INCREMENTALE**

SVILUPPATA ED EMESSA DALLA

DIREZIONE PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURE

Direttore: Costantino Pandolfi

DIREZIONE STUDI E ANALISI ECONOMICHE

Direttore: Sabrina Paris

PERSONALE INCARICATO

Laura Attaccalite

Giulia Berardi

Silvia Dolci

Pasquale Proietti

Catia Silvestri

DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE

Direttore: Claudio EMINENTE

Edizione	Revisione	Data	Motivo dell'aggiornamento
0	0	22 marzo 2023	Prima edizione

Riferimenti regolamentari	Articolo	Titolo
DECRETO-LEGGE 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, e successive ulteriori modificazioni e integrazioni.	Art. 71, comma 3	Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività
DECRETO-LEGGE 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla L. 3 agosto 2009, n. 102, e successive ulteriori modificazioni e integrazioni.	Art. 17, comma 34 bis	Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali
DECRETO-LEGGE 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164, e successive ulteriori modificazioni e integrazioni.	Art. 1, comma 11 e comma 11 bis	Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive.
Deliberazione Consiglio di Amministrazione ENAC n. 12 del 28 marzo 2022	Art. 10, comma 4	Schema - Tipo Contratto di Programma ENAC/Gestori ai sensi del D.L.133/2014

## APPLICABILITÀ

Gestori Aeroportuali dotati di Contratto di Programma

## **SOMMARIO**

RIFERIMENTI REGOLAMENTARI .....	2
APPLICABILITÀ.....	2
PREFAZIONE.....	4
PREMESSA METODOLOGICA AL RICONOSCIMENTO DELLA REMUNERAZIONE INCREMENTALE	5
TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI ELIGIBILI AI FINI DEL RICONOSCIMENTO DELLA REMUNERAZIONE INCREMENTALE	7
A. INTERVENTI IN LINEA CON LA POLICY ENAC PER LA SOSTENIBILITÀ E LA RESILIENZA	8
B. INTERVENTI FINALIZZATI ALLA DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI AEROPORTUALI	9
C. INTERVENTI CHE FAVORISCONO L’INTERMODALITÀ	9
1) INTERVENTI CHE FAVORISCONO L’IMPIEGO DI NUOVE TECNOLOGIE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	9
2) INTERVENTI VOLTI ALL’INCREMENTO DI CAPACITÀ CHE FAVORISCONO L’INTEGRAZIONE INTERMODALE	9
D. INTERVENTI DI “IMPRINTING ITALIA” .....	10
E. INTERVENTI A TUTELA DEI DIRITTI DEI PASSEGGERI	10
F. INTERVENTI CAPACI DI MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO OFFERTO AL PASSEGGERO	10
ITER ISTRUTTORIO .....	11
APPLICAZIONE TRANSITORIA.....	12

## PREFAZIONE

L'Unione europea, con il fine di concorrere al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'“*Agenda ONU 2030*”, del “*Green deal europeo*” e del recente pacchetto di riforme “*Fit for 55*” proposto dalla Commissione europea, ha ribadito con forza la centralità della lotta al cambiamento climatico e della transizione digitale quali traguardi prioritari da perseguire nel breve termine. In attuazione di quanto sopra rappresentato, il Governo italiano ha introdotto, nel rispetto degli indirizzi della politica europea del Next Generation EU e del principio del “non nuocere in modo significativo” all'ambiente, innovazioni normative e regolamentari volte ad inserire le diverse dimensioni della sostenibilità ambientale nel processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali.

Il processo di trasformazione avviato dal nostro Paese, a partire dal 2021, con l'inserimento degli obiettivi prioritari di transizione ecologica e digitale quali *driver* per lo sviluppo infrastrutturale e la mobilità del Paese all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, costituisce impulso all'adozione di un approccio integrato e multidisciplinare allo sviluppo sostenibile. Il processo di programmazione, selezione, valutazione e monitoraggio delle opere infrastrutturali deve essere pertanto definito secondo un modello di sviluppo resiliente, inclusivo e sostenibile. E' del tutto evidente come la pandemia da COVID-19 abbia messo a dura prova il sistema sanitario, economico e sociale, ponendo in risalto la necessità di rendere il sistema paese “resiliente”, ossia capace di adattarsi agli eventi inaspettati e, al medesimo tempo, di garantire l'erogazione di livelli di prestazione sociali ed economici adeguati. A ciò si aggiunga come il conflitto russo - ucraino, con la conseguente difficoltà di approvvigionamento delle fonti energetiche che ne è scaturita, abbia evidenziato l'urgenza di accelerare il processo volto all'indipendenza energetica e alla decarbonizzazione, attraverso il ricorso alle fonti di energia rinnovabile e alla contestuale riduzione dei consumi energetici del Paese.

Sebbene il settore del trasporto aereo sconti ancora i gravi effetti generati dalla pandemia e dal conflitto bellico ancora in corso nel cuore del continente Europeo, ciò nondimeno appaiono ben visibili i segnali di ripresa del traffico aereo. Per consolidare il processo in corso occorre mettere in campo risorse strumentali/tecnologiche innovative assieme a strumenti normativi e regolamentari che incentivino la realizzazione di un nuovo sistema infrastrutturale italiano idoneo a contemperare la necessità di accogliere l'auspicata ripresa della domanda di trasporto aereo con gli “*imperativi categorici*” sanciti dalla normativa comunitaria in termini di transizione digitale e di lotta al cambiamento climatico. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza attribuisce assoluta rilevanza al perseguimento delle finalità relative allo sviluppo “*green*” e digitale del Paese, risultati che devono essere sistematicamente armonizzati, attraverso la pianificazione, programmazione e progettazione delle opere aeroportuali, con l'esigenza di assicurare l'adeguatezza della dotazione infrastrutturale nazionale rispetto ai livelli di domanda attesa al termine dell'attuale fase di crisi e nel prossimo futuro.

Compito che l'ENAC si prefigge, con le presenti Linee guida, è quello di promuovere un processo virtuoso di riconversione delle infrastrutture per l'aviazione civile incentivando i gestori a perseguire, con sempre maggior determinazione e slancio, obiettivi tangibili e misurabili di sostenibilità ambientale e di resilienza, senza mai perdere di vista la centralità dei passeggeri e dei loro diritti - con particolare attenzione per quelli disabili e con ridotta mobilità - e la valorizzazione del rapporto tra l'infrastruttura aeroportuale e il territorio che la ospita.

## **PREMESSA METODOLOGICA AL RICONOSCIMENTO DELLA REMUNERAZIONE INCREMENTALE**

Con la sottoscrizione del contratto di programma ENAC/gestore, quest'ultimo si impegna alla realizzazione di un piano degli investimenti ritenuti prioritari dall'Ente per lo sviluppo e l'ammodernamento dello scalo affidato in concessione, da realizzarsi in un orizzonte temporale pari a un quadriennio/quinquennio di regolazione. Il piano degli investimenti allegato al contratto di programma viene definito, per ciascuno scalo, in conformità agli altri strumenti di programmazione infrastrutturale aventi orizzonte temporale di medio/lungo termine (Piano di sviluppo aeroportuale, Piano di gestione totale) e nel rispetto degli indirizzi di politica infrastrutturale delineati dall'ENAC tenuto conto di quanto previsto dal Piano nazionale degli aeroporti (PNA). Il PNA è, infatti, lo strumento di indirizzo politico e tecnico che delinea lo scenario di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale nazionale, incentivando la competitività del sistema economico nazionale e al contempo accogliendo la domanda attuale e prospettica di mobilità di persone e merci in un'ottica di transizione ecologica e digitale del settore nonché di accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori.

A ben vedere, i programmi di intervento posti alla base dei contratti di programma, rappresentano l'attuazione, nel breve periodo, degli altri livelli di pianificazione aventi orizzonte temporale più ampio (quale il PSA). In ragione di quanto sopra esposto è necessario che, in fase di definizione del piano degli interventi allegato al contratto di programma, ENAC, in accordo ai criteri individuati e riportati nel documento, proceda all'individuazione degli interventi classificabili come strategici in quanto - più degli altri - consentono l'immediato e concreto perseguimento degli obiettivi di politica infrastrutturale nazionale. E' in tal ambito che, qualora la realizzazione dell'investimento risponda a più criteri tra quelli che conferiscono l'eleggibilità ai fini del riconoscimento della remunerazione incrementale, verrà altresì attribuito uno specifico livello di strategicità.

Tale impostazione risulta del tutto coerente con il quadro normativo vigente che sancisce la piena ed esclusiva titolarità dell'ENAC che - ai sensi dell'Art 687 cod. nav. - *agisce quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile* ", aspetto ulteriormente declinato anche dal d.lgs. 250/97 Art. 2, comma 1, lett. g) che richiama la competenza dell'Ente in materia di *"regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, rilasciando il nulla osta tecnico"*.

In tal contesto trova appunto, naturale collocazione, anche l'aspetto legato alla selezione degli interventi reputati "strategici" per il tessuto trasportistico nazionale sicché risulta opportuno incentivarne la celere realizzazione, anche per il tramite del riconoscimento di una remunerazione addizionale (o incrementale) rispetto alla remunerazione ordinaria.

Ciò premesso, il costo di realizzazione del singolo intervento (comprensivo di oneri di progettazione, oneri di affidamento lavori, direzione lavori e collaudo dell'opera), ove sostenuto con risorse proprie del gestore (in autofinanziamento), trova copertura attraverso le tariffe aeroportuali in termini di quote di ammortamento e di congrua remunerazione sul capitale investito. Il tasso di congrua remunerazione del capitale investito viene determinato secondo il metodo del *"costo medio*

*ponderato del capitale*" (o Weighted Average Cost of Capital, WACC) tenuto conto di alcuni parametri tra i quali ad esempio la rischiosità dell'investimento. Nella sostanza, da prassi regolatoria, il gestore attraverso la leva tariffaria recupera non solo il costo dell'opera, nei limiti del quadro economico del progetto approvato dall'ENAC, ma si vede riconosciuto anche un congruo margine di ritorno sul capitale immobilizzato che rappresenta il costo-opportunità rispetto ad altri impieghi.

In tale contesto si inserisce l'attività tecnica dell'ENAC che accerta la corrispondenza delle opere realizzate alla pianificazione aeroportuale approvata, la congruità e l'aderenza dei costi sostenuti dal gestore per la realizzazione delle suddette opere ai quadri economici dei progetti esecutivi anch'essi approvati dall'ENAC e valuta l'ammissibilità di eventuali disallineamenti dei costi sostenuti dal gestore per la realizzazione delle opere rispetto ai quadri economici approvati

Come recentemente evidenziato anche dall'Avvocatura dello Stato (cfr. Sentenza n. 00078/2023), se da un lato le tariffe aeroportuali introitate dai gestori aeroportuali devono permettere di recuperare i costi sostenuti anche per la realizzazione delle opere aeroportuali (sia in termini di remunerazione del capitale investito sia di ammortamento delle stesse), dall'altro è fondamentale che l'Autorità tecnica di vigilanza del settore verifichi la congruità dei costi sostenuti, in quanto gli stessi vengono ribaltati sull'utenza aeroportuale (compagnie aeree, passeggeri, handler, etc...) tenuta a corrispondere i relativi diritti.

In tale ambito è compito dell'ENAC verificare la congruità dei costi delle opere, attività di natura pubblicistica in virtù dell'interesse cui è sottesa, ovvero il diritto degli utenti a corrispondere tariffe aeroportuali commisurate al congruo valore degli investimenti sostenuti dal gestore.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, è di tutta evidenza come l'attività dell'ENAC che abbraccia tutto l'iter di realizzazione dell'opera, deve contemplare anche una ulteriore fase valutativa che è legata alla qualificazione di un singolo intervento in termini di strategicità, in quanto il beneficio che ne discende per la collettività risulta superiore ai costi sostenuti per la sua realizzazione, tanto da renderne opportuna una sua commisurata incentivazione economica.

Infatti l'ENAC sin dalla fase di prima applicazione della Delibera CIPE n. 38/2007, nella stesura delle Linee guida in materia di regolazione tariffaria, attuative della suddetta delibera<sup>1</sup>, ha previsto la possibilità del riconoscimento di una forma di incentivazione di nuovi investimenti, in aggiunta al WACC ordinario, per quelli *"caratterizzati da particolari profili di rischio e giudicati di particolare strategicità per lo sviluppo della capacità aeroportuale, della sicurezza e della tutela ambientale"* (cd "remunerazione incrementale").

La possibilità che al gestore aeroportuale è riconosciuta una remunerazione incrementale sui nuovi investimenti (in aggiunta a quella determinata dal WACC) è risultata coerente con la prassi storicamente adottata in Italia da altre Autorità di regolazione tariffaria (Autorità di regolazione per energia reti e ambiente - ARERA) nel settore delle gestioni di infrastrutture ad alta intensità di capitale, quali distribuzione e trasmissione di elettricità e gas, stoccaggio e rigassificazione di gas liquefatto, con l'obiettivo di favorire la risoluzione di criticità infrastrutturali (scarsa capacità), oltretutto

---

<sup>1</sup> approvate con Decreto interministeriale del 14 febbraio 2008

per consentire l'introduzione di innovazioni idonee a conseguire l'accelerazione tecnologica del settore.

L'esperienza fin qui maturata nel settore aeroportuale ha fornito evidenza di come, la così detta "remunerazione incrementale" abbia costituito uno strumento "regolatorio" idoneo ad incentivare e accelerare il necessario adeguamento della capacità infrastrutturale aeroportuale (*airside* e *landside*), con risorse autofinanziate dai gestori; tale esigenza è stata fortemente auspicata dal legislatore già a partire dagli anni '90 e ribadita come noto, con emanazione del d.l. 78/2009 e del d.l. 133/2014.

Tale impostazione, che nella sostanza, in prima applicazione, ha privilegiato investimenti in capacità, deve oggi essere profondamente riconsiderata e aggiornata in ragione dell'attenzione posta a livello internazionale al cambiamento climatico e alla transizione digitale.

Sebbene il biennio 2020-2021 sia stato caratterizzato, a livello globale, da una drastica riduzione del traffico aereo dovuto al diffondersi della pandemia da COVID-19, e nonostante l'incertezza ancora gravante sul settore circa i possibili tempi di ripresa, allo stato attuale si rende comunque opportuno riconsiderare la misura della remunerazione incrementale così come applicata fino a oggi, al fine di contemperare anche le indicazioni derivanti dalla normativa comunitaria relativa al Next Generation EU, della quale fa parte il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza attribuisce rilevanza al perseguimento delle finalità relative allo sviluppo verde e digitale del Paese, ma tali risultati devono essere bilanciati, attraverso la pianificazione, programmazione e progettazione delle opere aeroportuali, con l'esigenza di assicurare l'adeguatezza (non solo in termini di capacità) della dotazione infrastrutturale nazionale rispetto ai livelli di domanda attesa al termine dell'attuale fase di crisi.

Tutto quanto sopra premesso, si riportano a seguire le tipologie di interventi che l'ENAC intende incentivare in applicazione delle presenti Linee guida.

## **TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI ELIGIBILI AI FINI DEL RICONOSCIMENTO DELLA REMUNERAZIONE INCREMENTALE**

Nella redazione delle presenti Linee guida, l'ENAC, come detto, ha recepito e applicato le indicazioni derivanti dalla normativa comunitaria relativa al Next Generation EU, della quale fa parte il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in coerenza con la propria *policy* di riconciliazione dell'attività aeronautica con l'ambiente.

Oltre a considerare i pilastri del PNRR (sostenibilità, digitalizzazione, intermodalità), le Linee guida ribadiscono la centralità dei diritti dei passeggeri, con particolare attenzione per quelli disabili e con ridotta mobilità e la valorizzazione del rapporto tra l'infrastruttura aeroportuale e il territorio che lo ospita.

Sono quindi considerate come eleggibili ai fini della remunerazione incrementale le seguenti tipologie di investimenti:

- A. interventi in linea con la policy ENAC per la sostenibilità e la resilienza;
- B. interventi finalizzati alla digitalizzazione dei processi aeroportuali;
- C. interventi che favoriscono l’intermodalità;
- D. interventi di “imprinting Italia”;
- E. interventi volti a garantire la tutela dei diritti dei passeggeri;
- F. interventi capaci di migliorare la qualità del servizio offerto al passeggero.

### **A. INTERVENTI IN LINEA CON LA POLICY ENAC PER LA SOSTENIBILITÀ E LA RESILIENZA**

Rientrano in questa tipologia gli interventi di progettazione e sviluppo o ristrutturazione delle infrastrutture aeroportuali, anche in coerenza con le Linee guida ENAC LG–2022/001-APT “Sostenibilità e resilienza nelle infrastrutture aeroportuali” – Ed. n. 1 del 26/04/2022, che promuovono l’attuazione dello sviluppo ambientale sostenibile e resiliente delle attività aeronautiche, riducendo così l’impronta ecologica.

Si tratta di interventi che:

- concorrono al raggiungimento della neutralità climatica, attraverso la “decarbonizzazione” del settore;
- razionalizzano e/o riducono i consumi di energia funzionali allo svolgimento delle attività aeroportuali e aeronautiche, inclusa la realizzazione di nuovi terminal passeggeri purché siano realizzati nel rispetto dei principali protocolli ambientali nazionali e internazionali acquisendone la relativa certificazione;
- producono energia necessaria tramite il ricorso a fonti rinnovabili (come ad esempio gli impianti fotovoltaici);
- comportano, ove realizzabile, la riduzione del consumo di “beni ambientali” non rinnovabili (suolo, acqua);
- propongono una migliore gestione dei rifiuti;
- promuovono un investimento sui carburanti sostenibili (sustainable aviation fuels, SAF) e lo sviluppo dei relativi sistemi di produzione, stoccaggio e distribuzione;
- incentivano la mobilità green negli aeroporti (green airport mobility);
- assicurano la rilevazione e il monitoraggio dei consumi energetici;
- localizzati all’interno del sedime, comportano la riduzione dell’impatto acustico per le comunità limitrofe.

Il raggiungimento dei *target* ambientali sopra individuati avviene rispettando le *milestone* del Net Zero Emissions e dell’impiego dei nuovi biofuel entro il 2050.

Il riconoscimento della remunerazione incrementale è riconosciuto nei casi di opere, non finanziate pubblicamente, che non rientrano tra quelle considerate per gli indicatori, i target e le premialità dei Piani della qualità e della tutela ambientale.

## **B. INTERVENTI FINALIZZATI ALLA DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI AEROPORTUALI**

Sono ammissibili alla remunerazione incrementale gli interventi che – in ragione del mutato profilo del passeggero – promuovono lo sviluppo di nuovi sistemi per la gestione dei processi aeroportuali all'interno del terminal e nell'area operativa in senso lato.

Tali interventi devono essere in linea con il programma ENAC “*seamless passengers experience*” volto a favorire l'interconnessione tra vari sistemi e tecnologie digitali per offrire ai passeggeri un percorso fluido, veloce e autonomo, in grado di elevare la qualità del servizio e minimizzare i tempi di attesa (attraverso, ad esempio, il riconoscimento biometrico, la smart security, i sistemi *no-touch* o *low-touch*).

Trattasi in particolare degli interventi inerenti il *processamento smart* dei passeggeri e dei loro bagagli (come i sistemi di gestione e monitoraggio delle code, le web app per conoscere l'offerta dello scalo e i digital locker per i bagagli), *sistemi di profiling* per il controllo degli accessi e della circolazione all'interno del terminal (inclusi quelli per l'identificazione dei passeggeri), di *rilevazione biometrica* e *data sharing*. tra i diversi sistemi applicativi in uso presso lo scalo per la gestione dei dati del passeggero. Inoltre, per l'area operativa, si cita l'uso di device portatili dotati di ricevitore GPS per il personale o i sistemi per la *cyber security* a protezione delle attività e passeggeri dagli attacchi informatici.

## **C. INTERVENTI CHE FAVORISCONO L'INTERMODALITÀ**

### **1) INTERVENTI CHE FAVORISCONO L'IMPIEGO DI NUOVE TECNOLOGIE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Sono considerati suscettibili di remunerazione incrementale gli interventi ricadenti all'interno del sedime aeroportuale che promuovono un nuovo e più ampio concetto di integrazione tra le diverse modalità di trasporto, aprendo all'impiego delle nuove tecnologie disponibili sul mercato.

La rapida diffusione delle nuove tecnologie, incide infatti in modo significativo anche sul settore della mobilità urbana dei beni e delle persone, avviando una riconciliazione tra trasporto aereo e tutela dell'ambiente. Questo stravolgimento epocale porterà alla graduale implementazione di nuovi modelli integrati e intermodali di mobilità intelligente, sia aerea e sia terrestre, tali da sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili (come ad esempio *l'advanced air mobility* e l'aerospazio) su cui si baseranno nuovi scenari di business per la realizzazione della mobilità come servizio e saranno elementi naturali nella quotidianità delle nuove generazioni.

### **2) INTERVENTI VOLTI ALL'INCREMENTO DI CAPACITÀ CHE FAVORISCONO L'INTEGRAZIONE INTERMODALE**

Il tema dell'integrazione delle diverse modalità di trasporto è determinante per il raggiungimento dei target di sostenibilità da porre alla base del futuro sviluppo degli scali; in virtù di ciò, possono essere ammessi alla maggior remunerazione gli incrementi volumetrici del terminal passeggeri o le opere

puntuali necessarie per la creazione di nodi di scambio intermodale (es. aria/ferro, aria/acqua, aria/aria, etc.), oltre a quanto già menzionato al punto 1.

Altro aspetto da implementare e incentivare è quello dell'integrazione dell'infrastruttura aeroportuale con i centri abitati più prossimi, attraverso reti di piste ciclabili capaci di proporre una forma di accessibilità nuova e sostenibile per l'operatore aeroportuale ma anche per il passeggero "smart" e opere di mobilità locale – per la parte ricadente entro il sedime demaniale - che fluidificano il traffico riducendo conseguentemente le emissioni.

#### **D. INTERVENTI DI "IMPRINTING ITALIA"**

Attraverso la remunerazione incrementale si intendono incentivare anche gli interventi di marketing territoriale, di valorizzazione del patrimonio artistico e culturale e di promozione delle eccellenze locali.

Il duplice scopo che si vuol perseguire è quello di rafforzare il rapporto tra la realtà aeroportuale e l'ambiente circostante e di incrementare la consapevolezza del passeggero in arrivo, partenza o transito, rispetto al territorio attraversato, suscitando un vero e proprio "*imprinting Italia*".

L'immenso patrimonio socio-culturale nazionale, dovrà essere rappresentato attraverso una visione multidimensionale del singolo contesto territoriale visitato dal passeggero, in modo da mostrare località, enogastronomia, emergenze architettoniche, archeologiche e socio-culturali a sicuro vantaggio dell'economia locale e territoriale di area vasta.

#### **E. INTERVENTI A TUTELA DEI DIRITTI DEI PASSEGGERI**

Sono ammissibili ai fini della remunerazione incrementale gli interventi volti a garantire la tutela dei diritti dei passeggeri, con particolare riferimento alle persone con disabilità. In linea generale, si tratta di tutti gli investimenti che hanno un impatto in termini di abbattimento delle barriere architettoniche e di miglioramento dell'accessibilità per i passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità.

In tale ambito rientrano anche gli interventi volti all'incremento di capacità per la realizzazione della così detta "Sala Amica" oltreché di aree giochi per i bambini e luoghi di culto, ciò al fine di rendere anche la fase di permanenza in aeroporto una esperienza positiva per i passeggeri.

Saranno particolarmente considerati quegli interventi coerenti con l'*universal design*, buona pratica progettuale, sempre più diffusa, che propone una pianificazione degli spazi non adeguabile ma già *in nuce* conforme alle esigenze di tutta l'utenza.

#### **F. INTERVENTI CAPACI DI MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO OFFERTO AL PASSEGGERO**

Possono essere ammessi alla maggior remunerazione gli interventi capaci non solo di migliorare la *passenger experience* ma che di proporre percorsi "smart" per determinate tipologie di passeggeri (es. pax business nei city airport) e l'uso flessibile degli spazi del terminal specie per esigenze legate alla sicurezza sanitaria.

La gestione della pandemia da COVID-19 ha dimostrato che è necessario concepire l'utilizzo degli spazi del terminal in modo più versatile, facilmente adattabile a nuove funzioni, prevedendo maggiori aree per il processamento dei passeggeri e, più in generale, un utilizzo flessibile degli stessi.

Oltre alla flessibilità degli spazi, le presenti Linee guida vogliono considerare i tempi necessari per raggiungere i gate di imbarco come aspetto qualificante dei servizi offerti dallo scalo al passeggero. Potranno, ad esempio, essere maggiormente considerati gli interventi che - seppur in una condizione di incrementata capacità del terminal - prevedono percorsi di *fast-track* a breve percorrenza pedonale, specie negli scali di categoria "city".

Si precisa che al fine di tenere conto di future nuove esigenze, gli interventi riportati in ciascuna delle categorie sopra elencate hanno una valenza indicativa e non escludono altre tipologie di interventi non espressamente richiamati aventi le medesime caratteristiche.

## **ITER ISTRUTTORIO**

L'iter istruttorio finalizzato alla selezione degli interventi suscettibili ad essere incentivati attraverso la cd "remunerazione incrementale" rientra nel più ampio contesto del procedimento legato all'approvazione del Piano degli investimenti (o Piano quadriennale/quinquennale degli interventi secondo la nomenclatura ENAC – di seguito PQI) per il quale, le pertinenti previsioni dello Schema tipo di Contratti di Programma ai sensi del dl 133/2014, precisano quanto segue:

*"Il Piano degli Investimenti specifica inoltre gli interventi che, finalizzati all'ottimizzazione della capacità aeroportuale, anche attraverso progetti volti all'innovazione tecnologica, nonché al miglioramento della sicurezza dello scalo, rivestono un carattere strategico nell'ambito dello sviluppo aeroportuale. Per gli interventi strategici riconosciuti da ENAC, la società può richiedere, con le modalità previste nel Modello di riferimento vigente, l'applicazione di una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale".*

Al fine della menzionata valutazione, la società di gestione presenta, contestualmente alla proposta di Piano degli investimenti (o PQI), un'apposita istanza accompagnata da una relazione tecnica che dimostra la rispondenza di uno o più interventi o parte di essi, tra quelli presenti nel Piano, ai criteri individuati nei precedenti paragrafi (da A ad F), i benefici attesi sullo scalo nonché ogni ulteriore evidenza che sarà fornita a supporto delle valutazioni tecniche dell'Ente.

La rispondenza di un determinato intervento ai criteri indicati nei paragrafi che precedono, è valutata, in fase istruttoria, anche in termini di compartecipazione a più di un criterio tra quelli elencati, da cui discende l'individuazione, da parte di ENAC, dello specifico livello di strategicità associato al singolo intervento. A differenti livelli di strategicità corrispondono diversi livelli di remunerazione incrementale finalizzati a garantire un'adeguata incentivazione alla celere realizzazione degli investimenti strategici.

In fase di prima applicazione delle presenti Linee guida, sono individuati tre livelli di strategicità (Alto, Medio alto, Medio) degli interventi eleggibili alla remunerazione incrementale da cui discende una differenziazione della misura incentivante a seconda del livello di strategicità.

A seguito del ricevimento dell'istanza, e in parallelo all'attività istruttoria finalizzata all'emanazione del nulla osta tecnico sul PQI – propedeutico all'attivazione della procedura di consultazione con l'utenza aeroportuale ai sensi Modelli di regolazione tariffaria approvati dall'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) – ENAC effettua le proprie valutazioni al fine di verificare i livelli di rispondenza dei citati interventi alle presenti Linee guida.

La valutazione complessiva dell'Ente sul PQI e sugli altri documenti propedeutici alla sottoscrizione dei contratti di programma (Piano della qualità e della tutela ambientale, Piano del traffico e Piano economico finanziario che ne rappresenti la sostenibilità economico-finanziaria nel tempo) – che si conclude con il rilascio del suddetto nulla osta tecnico – darà conseguentemente evidenza degli interventi rispondenti ai criteri individuati nelle presenti Linee guida e del livello di strategicità ad essi associato.

Il nulla osta tecnico dell'Ente, omnicomprendente delle suddette valutazioni nonché di tutti gli allegati che ne costituiscono parte integrante, è trasmesso prima della fase di avvio della consultazione con l'utenza, come da prassi, alla società di gestione e all'ART.

Gli esiti della procedura di consultazione con l'utenza, sono trasmessi dalla società di gestione all'ENAC entro trenta (30) giorni dall'emanazione, da parte dell'ART, della delibera di conformità della proposta tariffaria al Modello di riferimento al fine delle successive azioni finalizzate alla sottoscrizione del Contratto di programma.

## **APPLICAZIONE TRANSITORIA**

I criteri sopra enunciati troveranno applicazione *pro futuro*, ed avranno, ad oggetto gli investimenti che saranno valutati eleggibili alla misura incentivante di che trattasi a decorrere dalla data di entrata in vigore delle presenti Linee guida.

Pertanto per tutti gli investimenti per i quali la strategicità sia stata già appurata dall'Ente nelle annualità trascorse e nel quadro del previgente assetto regolatorio, continuerà a trovare applicazione, in via transitoria, la misura e la durata della remunerazione incrementale già accordata.

Nel caso di interventi sopra menzionati che necessitano di essere inseriti nel nuovo piano da approvare, dopo la pubblicazione delle presenti linee guida, gli stessi vedranno riconfermata la loro strategicità solo nel caso in cui sia stato già approvato il progetto definitivo.