

Ufficio Accesso alle infrastrutture

Attuazione della Direttiva 2009/12/CE in materia aeroportuale

(ex d.l. 1/2012, art.71, comma 4)

Anno 2019

SOMMARIO

1	I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI	2
1.1	La revisione dei modelli aeroportuali	2
2	LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI	4
2.1	L'aeroporto di Parma	5
2.2	La rete degli aeroporti di Puglia	5
2.3	L'attività di vigilanza sulla base dei modelli vigenti	7
2.4	L'attività di vigilanza sugli aeroporti con contratti di programma "in deroga"	7
3	L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI	8
4	LA RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE SUI DIRITTI AEROPORTUALI 2020	8
5	L'ANALISI DEI PIANI DI RISANAMENTO DELLE SOCIETÀ CON PARTECIPAZIONI PUBBLICHE	9

Torino, 7 agosto 2020

1 I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Il decreto legge 24 gennaio 2012 n.1, di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, nell'istituire l'Autorità di Vigilanza (art. 71), ha stabilito che le funzioni di tale Autorità vengano svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti (art. 73) e le ha attribuito compiti di regolazione e di approvazione dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti aeroportuali; più precisamente, il medesimo decreto ha previsto che i gestori aeroportuali provvedano, nell'ordine, alla determinazione dei diritti sulla base di modelli tariffari definiti *ex ante* dall'Autorità e calibrati sul traffico annuo, alla definizione della propria proposta tariffaria attraverso un processo di consultazione degli utenti aeroportuali e, da ultimo, alla sottoposizione di detta proposta all'approvazione della Autorità di vigilanza. Tale percorso approvativo è previsto dal d.l.1/2012 per tutti gli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale. In forza della novella legislativa di cui all'art.10 della legge 3 maggio 2019, n.37, che ha modificato l'art.73 del citato d.l.1/2012, l'Autorità di regolazione dei trasporti svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al medesimo decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. Le competenze dell'Autorità sono state quindi estese anche agli aeroporti titolari dei suddetti contratti di programma (sistemi aeroportuali di Roma e Milano, e aeroporto di Venezia).

In virtù delle competenze attribuitele, nel 2014 l'Autorità ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali relativi, rispettivamente, agli aeroporti con traffico annuale di passeggeri maggiore di 5 milioni (Modello 1), compreso fra 3 e 5 milioni (Modello 2) e inferiore a 3 milioni (Modello 3) (delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014). Dopo circa due anni dall'entrata in vigore dei modelli, l'Autorità ne ha condotto una *mid-term review* con l'obiettivo di migliorare l'efficacia operativa delle misure, sia avuto riguardo ai profili procedurali, che con riferimento ai criteri di costruzione tariffaria. I modelli che consolidano la review sono stati approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017; essi mantengono la struttura precedente e sono in vigore al momento della redazione del presente rapporto annuale.

1.1 La revisione dei modelli aeroportuali

Avviandosi a compimento il primo periodo regolatorio quadriennale, l'Autorità ha dato corso alla prevista revisione complessiva dei modelli di regolazione aeroportuale (delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018). Per queste finalità, sono stati analizzati molteplici profili regolatori (efficienza ed elasticità dei costi di gestione, utilizzo della capacità aeroportuale, trattamento dei margini commerciali, riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa, definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali, specificità degli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui, sistemi e reti aeroportuali, tasso di remunerazione del capitale investito e contabilità regolatoria) ed acquisiti presso i gestori aeroportuali dati inerenti alla natura delle società di gestione, alle caratteristiche strutturali delle infrastrutture aeroportuali (anche con riferimento alla capacità utilizzata e residua), ai volumi di traffico, agli investimenti previsti ed effettuati ed i relativi impatti tariffari, ai costi operativi e alle forme di incentivazione erogate. Tali dati sono stati utilizzati per popolare la banca dati aeroportuale dell'Autorità, che sarà aggiornata su base annua. Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016 del 24 novembre 2016.

Nell'ambito del procedimento, l'Autorità ha posto in consultazione pubblica uno schema di atto di regolazione composto di 62 Misure e di 11 annessi (delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019). A differenza dei modelli di regolazione attualmente vigenti, le Misure di regolazione proposte sono state inserite in un unico atto comprensivo di alcune parti di carattere generale, comuni a tutti gli aeroporti, e di altre specifiche, in funzione della tipologia dell'aeroporto o del sistema di aeroporti oggetto di regolazione. In particolare, la differenziazione tra i Modelli proposta prevede un'unica soglia di traffico, corrispondente ad un milione di passeggeri annui, sulla base della quale sono definiti solo due Modelli (A e B), ricompresi nel medesimo documento di consultazione.

Audite le parti interessate e completata la fase di consultazione, il 30 gennaio 2020 lo schema di atto di regolazione rivisto alla luce delle osservazioni pervenute è stato trasmesso ai ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle finanze con richiesta di esprimere il previsto parere in tempo utile per consentire la conclusione del procedimento entro il termine del 13 marzo 2020.

Su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 6 marzo 2020, tale termine è stato prorogato al 7 maggio 2020 per assecondare la rappresentata esigenza di disporre di un maggior lasso di tempo in considerazione delle difficoltà derivanti dallo stato di emergenza causato dalla diffusione del virus Covid-19 e, nondimeno, garantire l'interesse dei terzi alla conclusione del procedimento in tempi certi (delibera n. 57/2020 del 12 marzo 2020). A seguito della ricezione dei pareri dei due suddetti Ministeri, al fine di assicurarne la dovuta considerazione, il termine di conclusione del procedimento avviato con la citata delibera n. 84/2018 è stato nuovamente prorogato al 31 luglio 2020.

In esito agli approfondimenti svolti in relazione a quanto evidenziato nei citati pareri, l'Autorità ha provveduto ad apportare alcune ulteriori precisazioni al testo dell'atto di regolazione, e successivamente concluso il procedimento di cui trattasi con la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020, che ha approvato i nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, disponendone l'entrata in vigore a partire dal 1° luglio 2021.

L'atto di regolazione approvato con la citata delibera n. 136/2020 assicura, inoltre, l'esecuzione dell'articolo 10 della legge n. 37/2019 citata, in forza del quale l'Autorità svolge "*funzioni di regolazione economica nonché di vigilanza*" di cui all'articolo 71, comma 2, decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per tutti gli aeroporti nazionali, inclusi quelli regolati con contratti di programma c.d. "in deroga"¹. Si osservi in proposito che le società di gestione degli aeroporti in deroga ADR S.p.a. e SAVE S.p.a. hanno impugnato la delibera n. 118/2019 dinanzi al TAR Piemonte, eccependo che le norme citate trasferiscono all'Autorità le attribuzioni prima esercitate dall'ENAC e, tuttavia, deve continuare a trovare applicazione la disciplina tariffaria recata dai contratti di programma in deroga. Il giudizio, che ha

¹ Come accennato, infatti, l'articolo 10 della l. n. 37/2019, nel novellare l'articolo 73 del d.l. 1/2012 citato, ha individuato l'Autorità quale Organo di vigilanza competente in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai contratti di programma stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 (c.d. contratti di programma "in deroga"), e quindi anche per gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia, per i quali sono tuttora in vigore i contratti di programma stipulati tra ENAC e i relativi gestori aeroportuali (Aeroporti di Roma S.p.a., di seguito: ADR, Società Esercizi Aeroportuali S.p.a., di seguito: SEA, e Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a., di seguito: SAVE).

ad oggetto un provvedimento non definitivo dell’Autorità, è pendente al momento della redazione della presente relazione.

2 LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI

In esito alle attività di regolazione di settore che l’Autorità ha espletato a partire dal 2014, 20 dei 45 aeroporti nazionali aperti al traffico di aviazione commerciale – i quali, stando ai dati ENAC², movimentano il 48% del traffico totale di passeggeri - applicano tariffe elaborate sulla base dei Modelli approvati dall’Autorità. Dei 25 restanti, 19 registrano volumi di traffico di passeggeri inferiore al milione all’anno, 1 aeroporto registra un traffico di passeggeri compreso tra 1 e 3 milioni di passeggeri, e 5 sono oggetto dei citati contratti di programma in deroga.

In applicazione dei Modelli vigenti, l’Autorità verifica che le proposte presentate dai gestori nell’ambito dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali siano conformi alle misure di regolazione e vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione degli utenti, partecipando alle audizioni indette dai gestori. Nel corso dell’istruttoria, l’Autorità può segnalare problematiche di carattere tecnico-economico per le quali sono necessari chiarimenti che i gestori possono fornire anche nell’ambito di audizioni. Alla luce delle risultanze istruttorie, in molti casi l’Autorità rileva che le proposte di revisione dei diritti aeroportuali risultano conformi al modello pertinente a condizione dell’applicazione di specifici correttivi e prescrizioni, e conseguentemente emana delibere di conformità condizionata. All’esito positivo dell’esame delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali dei gestori emendate sulla base dei predetti correttivi e prescrizioni seguono poi le deliberazioni di conformità definitiva.

Per gli scali di Pisa, Firenze, Bologna, Torino e Trieste, si è già concluso un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall’Autorità, ed è in corso il secondo. La tabella che segue presenta in forma sintetica i procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali avviati nel corso dell’anno 2019³. Ad essi si aggiungono quelli relativi all’aeroporto di Parma ed alla Rete aeroportuale pugliese, cui, in ragione delle rispettive peculiarità, sono rispettivamente dedicati i paragrafi 2.1 e 2.2, che riportano informazioni di maggiore dettaglio.

² ENAC, dati di traffico aeroportuale 2019: <https://www.enac.gov.it/trasporto-aereo/compagnie-aeree/dati-di-traffico/dati-di-traffico-aeroporto-2019-tabelle-apt-gra> .

³ Per utile riferimento, in tale tabella vengono altresì riportati, in grigio, gli esiti di procedimenti avviati nel 2019 sopraggiunti nel corso del corrente anno, laddove noti al momento di redazione della presente relazione.

Tabella 1. Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali

Aeroporti	Periodo tariffario	N° delibera di avvio	N° delibera di conformità con correttivi	N° delibera di conformità definitiva
Firenze	2019-2022	52/2019		94/2019
Treviso	2019-2022	53/2019	95/2019	126/2019
Bologna	2020-2023	96/2019	132/2019	1/2020
Trieste	2020-2023	97/2019	133/2019	2/2020
Torino	2020-2023	121/2019	145/2019	12/2020

2.1 L'aeroporto di Parma

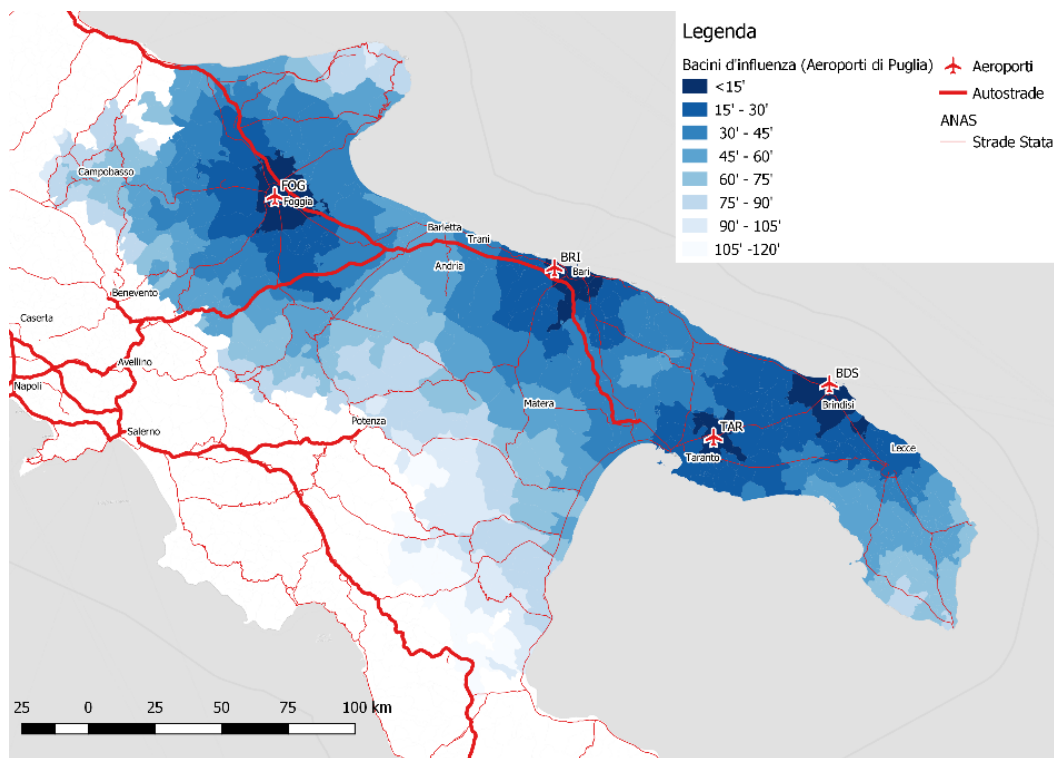
Avendo riscontrato l'inadempimento di talune prescrizioni della delibera n. 6/2019 del 25 gennaio 2019, nel corso del 2019 l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti della Società di gestione SoGeAP S.p.a. (di seguito SOGEAP) (delibera n. 117/2019 del 31 luglio 2019). Respinti gli impegni proposti dal gestore perché ritenuti inammissibili (delibera n. 143/2019 del 20 novembre 2019), il procedimento sanzionatorio si è concluso (delibera n. 134/2020 del 16 luglio 2020) con l'irrogazione di una sanzione pecuniaria nei confronti del gestore per inottemperanza alle prescrizioni di cui alla citata delibera n. 6/2019. L'Autorità ha, altresì, avviato il procedimento di verifica della conformità della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2021 presentata da SOGEAP (delibera n. 144/2019 del 21 novembre 2019). All'esito, l'Autorità ha dichiarato la non conformità della proposta e disposto che il gestore trasmetta un programma di attività volto ad avviare una nuova procedura di revisione dei diritti in applicazione dei modelli continuando, nel frattempo e salvo conguaglio, ad applicare i livelli tariffari relativi all'annualità 2019 (delibera n. 30/2020 del 12 febbraio 2020).

2.2 La rete degli aeroporti di Puglia

Il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali della rete aeroportuale pugliese, designata con decreto interministeriale del 18 gennaio 2018, n.6, costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, e gestita dalla Società Aeroporti di Puglia S.p.a. (di seguito AdP), costituisce il primo caso di applicazione ad una rete aeroportuale dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità.

La rete si compone di aeroporti con diversa vocazione: quelli di Bari e Brindisi servono l'aviazione commerciale, quello di Foggia è centro di riferimento per la Protezione Civile e polo logistico con funzione di interesse pubblico, mentre quello di Taranto assicura una piattaforma logistica integrata per l'attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione (*test-bed*) con particolare riferimento agli aeromobili a pilotaggio remoto e funge da sede per progetti e ricerche sul trasporto mediante voli suborbitali. La Figura 1 riporta la rappresentazione dei bacini d'influenza, in termini di tempo di percorrenza stradale (in minuti), degli aeroporti della rete aeroportuale pugliese.

Figura 1. Rappresentazione dei bacini d'influenza in termini di tempo di percorrenza stradale (in minuti) degli aeroporti della rete aeroportuale pugliese.



Fonte: Elaborazioni ART su dati ISTAT

Al riguardo, all'esito del relativo procedimento avviato con delibera n. 120/2019 del 12 settembre 2019, l'Autorità ha consentito al gestore della rete aeroportuale di introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete nel periodo 2019-2022, apportando correttivi alla proposta originariamente presentata (risultante in una riduzione della tariffa di rete da 11,48 a 10,37 Euro a passeggero⁴) e previo espletamento di una seconda fase di consultazione degli utenti (delibera n. 152/2019 del 21 novembre 2019). Conclusa detta seconda consultazione con il parere favorevole degli utenti, l'Autorità ha condizionato la conformità della nuova tariffa al recepimento di un ulteriore correttivo in materia di calcolo del capitale investito netto e all'adempimento di prescrizioni relative al ricalcolo dei diritti aeroportuali, alla data di entrata in vigore dei diritti medesimi, alla fornitura di informazioni all'utenza ed alla gestione delle operazioni di conguaglio eventualmente necessarie (delibera n. 58/2020 del 12 marzo 2020). Con la delibera n. 103/2020 del 4 giugno 2020 l'Autorità, verificato il recepimento del suddetto correttivo, ha dichiarato la conformità definitiva dei diritti aeroportuali da ultimo proposti rispetto al Modello di regolazione di riferimento.

⁴ Comprensiva dei seguenti servizi: approdo e decollo, imbarco passeggeri UE, sicurezza, bagaglio a mano e da stiva per un aeromobile Boeing 737-800 di 67 MTOW, con 130 passeggeri.

2.3 L'attività di vigilanza sulla base dei modelli vigenti

In esecuzione dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012 citato, l'Autorità controlla che, nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, siano applicati i principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza e non discriminazione, sia assicurata la consultazione degli utenti aeroportuali, e che i diritti siano orientati alla media europea di quelli praticati in scali aeroportuali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio.

Al riguardo, l'Autorità verifica, tra l'altro, che gli aggiornamenti tariffari annuali presentati dai gestori all'utenza nell'ambito delle apposite audizioni siano stati elaborati in conformità ai Modelli regolatori vigenti. In particolare, i modelli prevedono l'obbligo del gestore di pubblicare sul proprio sito *web* e porre in consultazione il documento informativo annuale, comprensivo del livello dei diritti per la successiva annualità, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore di tali diritti, e quindi, di norma, entro il 1° ottobre di ciascuna annualità. Per queste finalità, il gestore trasmette all'Autorità il documento informativo annuale, i verbali dell'audizione con gli utenti e gli esiti delle validazioni di ENAC in materia di investimenti, qualità, ambiente e traffico. Valutata la suddetta documentazione, l'Autorità verifica il ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori ricavi percepiti dal gestore che si riverberano nelle tariffe dell'anno successivo.

Nel corso del 2019, in occasione della verifica di conformità dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali a valere sul secondo periodo regolatorio (2020-2023), relativi in particolare agli aeroporti di Torino, Trieste e Bologna, sono stati consolidati gli esiti dell'attività di vigilanza annuale relativa al decorso periodo tariffario per i suddetti aeroporti. Da tale attività non sono emerse incongruenze di rilievo.

2.4 L'attività di vigilanza sugli aeroporti con contratti di programma "in deroga"

Come rappresentato al paragrafo 1 della presente relazione, per effetto dell'articolo 10 della l. n. 37/2019, l'Autorità svolge oggi compiti di vigilanza ai sensi dell'articolo 80 del d. l. 1/2012 citato anche nei confronti degli aeroporti con contratti di programma c.d. "in deroga". Conseguentemente, quando, negli ultimi mesi del 2019, i gestori degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia hanno provveduto all'aggiornamento annuale del livello dei diritti per il 2020 nell'ambito delle previste consultazioni degli utenti, l'Autorità è stata per la prima volta chiamata ad assolvere a dette funzioni di vigilanza. In proposito, nelle more dell'adozione di disposizioni procedurali *ad hoc*, sono state prese in considerazione le validazioni già effettuate dall'ENAC. Tale ente, infatti, mantiene compiti di regolazione tecnica ed è tenuto a verificare lo stato di avanzamento degli investimenti programmati nel Piano degli interventi ed il raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

Valutata, quindi, la documentazione pervenuta da ENAC con riferimento a quanto precede, l'Autorità ha, anche in questi casi, avviato il monitoraggio dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori costi iscritti dal gestore che si riverberano nelle tariffe dell'anno successivo (2020) richiedendo informazioni ed integrazioni di dettaglio ai gestori aeroportuali. Al momento della redazione della presente relazione, le predette attività di monitoraggio relative all'aeroporto "Marco Polo" di Venezia

ed al sistema aeroportuale milanese sono state concluse, mentre quelle relative agli aeroporti di Roma sono in corso.

Le attività di monitoraggio espletate con riferimento ai diritti aeroportuali relativi al 2020 applicati dal gestore dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia hanno condotto all'avvio di un procedimento individuale nei confronti di detto gestore (Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a.) con delibera n. 143/2020 del 30 luglio 2020, per l'eventuale adozione di un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2020 per il mancato rispetto dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettera a), del d.l. 1/2012, con riferimento all'ammissibilità tariffaria: (i) degli investimenti relativi all'intervento di ampliamento del terminal T1 e all'affidamento dei servizi di ingegneria dell'Ampliamento Terminal lotto 2, il cui riconoscimento in tariffa è stato sospeso dall'Ente Nazionale Aviazione Civile; (ii) degli importi relativi alle ulteriori discontinuità di costo programmate come indicate nella premessa della citata delibera.

Le attività di monitoraggio espletate con riferimento ai diritti aeroportuali relativi al 2020 applicati dal gestore del sistema aeroportuale milanese hanno invece avuto esito positivo.

3 L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI

Nell'ambito della disciplina di valutazione del Capitale Investito Netto dei gestori aeroportuali e della sua remunerazione, nonché della valutazione dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità prevedono per i gestori la possibilità di optare per una valutazione "a valori correnti", con la conseguente necessità di rivalutare il valore delle immobilizzazioni entrate in esercizio nel corso del tempo. I Modelli prevedono a tale scopo la pubblicazione annuale, da parte dell'Autorità, di un indice di rivalutazione delle immobilizzazioni autofinanziate, basato sull'Indice ISTAT relativo agli Investimenti Fissi Lordi.

Coerentemente con quanto previsto dai Modelli, in data 11 aprile 2019, con delibera n. 28/2019, l'Autorità ha approvato l'aggiornamento annuale del suddetto indice, determinandone i valori con riferimento all'anno base 2019. I valori sono riportati nella tabella allegata alla delibera, pubblicata sul sito internet dell'Autorità.

4 LA RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE SUI DIRITTI AEROPORTUALI 2020

La direttiva 2009/12/CE prevede che gestori e utenti possano "rivolgersi in ultima istanza ad un'autorità di vigilanza indipendente ogniqualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione è contestata dagli utenti dell'aeroporto" (Considerando 11). Essa dispone che, in caso di disaccordo l'Autorità "(...) esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali" (articolo 6, paragrafo 3).

Con riferimento agli aggiornamenti dei diritti aeroportuali per il 2020, alcune associazioni rappresentative degli utenti aeroportuali hanno avanzato un'istanza di risoluzione della controversia per mancato accordo sulle proposte presentate dai gestori degli aeroporti di Milano Malpensa e Venezia Marco Polo. Trattandosi

di aeroporti con contratti di programma c.d. “in deroga”, si è ritenuto di esaminare tali istanze nel rispetto delle disposizioni direttamente applicabili della direttiva 2009/12/CE e dei principi desumibili dalle norme nazionali di settore, nonché dalla disciplina convenzionale in vigore.

Sulla base di tali assunzioni, con riferimento all’istanza presentata da *Italian board of airline representatives* (IBAR) nei confronti della proposta di SEA in relazione ai diritti aeroportuali da applicarsi nel 2020 per l’aeroporto di Milano Malpensa, si è ritenuto che la stessa non fosse opportunamente giustificata e adeguatamente documentata; conseguentemente, il reclamo è stato respinto in fase preistruttoria nei termini di cui all’articolo 11, paragrafo 6, lettera b) della direttiva 2009/12/CE.

Avuto riguardo, invece, all’istanza presentata da IBAR a seguito del mancato accordo con il gestore aeroportuale dell’aeroporto “Marco Polo” di Venezia relativamente ai diritti aeroportuali per il 2020, avendo ritenuto l’istanza ricevibile ed ammissibile in quanto opportunamente giustificata e adeguatamente documentata, l’Autorità ha avviato il relativo procedimento di definizione della controversia (delibera del 13 dicembre 2019, n. 175). Il procedimento si è concluso con la prescrizione al gestore di ricalcolare e mettere in consultazione i diritti per il 2020 utilizzando il tasso di inflazione programmata come risultante dal Documento programmatico di bilancio 2020 e di applicare temporaneamente il valore dei diritti emerso dalla precedente consultazione, da sottoporre a conguaglio entro il 31 dicembre 2020 (delibera n. 90/2010 del 7 maggio 2020).

5 L’ANALISI DEI PIANI DI RISANAMENTO DELLE SOCIETÀ CON PARTECIPAZIONI PUBBLICHE

Ai sensi dell’articolo 14, comma 5, del decreto legislativo del 19 agosto 2016, n. 175, l’erogazione di trasferimenti straordinari da parte di amministrazioni pubbliche a favore di società partecipate che abbiano registrato perdite di esercizio per tre esercizi consecutivi, ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infra-annuali, è subordinato alla predisposizione di un piano di risanamento che deve essere approvato dall’Autorità di regolazione di settore e comunicato alla Corte dei conti, e che contempra il raggiungimento dell’equilibrio finanziario entro tre anni.

Sulla base di tale disposizione, i gestori degli aeroporti di Trapani e di Cuneo hanno chiesto all’Autorità di valutare i piani di risanamento da essi predisposti. In proposito, con riferimento all’aeroporto di Cuneo, è stato rilevato che, per poter effettuare le valutazioni di competenza sul piano predisposto dal gestore per il periodo 2020-2024, è necessario acquisire sostanziali integrazioni informative e documentali rispetto a quanto elaborato dal gestore, tenuto anche conto degli effetti attuali e prospettici sul settore del trasporto aereo dell’emergenza sanitaria in corso.

Anche con riferimento all’aeroporto di Trapani, ad esito delle analisi e delle verifiche di competenza sul Piano di risanamento predisposto dal gestore per il periodo 2020-2024, l’Autorità ha provveduto a segnalare allo stesso la necessità di aggiornare il predetto Piano alla luce dell’evoluzione dell’emergenza epidemiologica in corso, con particolare riferimento a: previsioni di traffico; ricavi *non aviation*; ricomprensione nel piano dei risultati economico/patrimoniali definitivi relativi all’esercizio 2019; aggiornamento delle rotte effettuate da e per lo scalo dal vettore Alitalia; effetti economici derivanti dal ritardato avvio dei collegamenti eserciti in



regime di OSP, rispetto ai quali ENAC ha già provveduto alla pubblicazione dei bandi di gara per l'affidamento in esclusiva del servizio di trasporto aereo.

Il Dirigente

Ing. Roberto Piazza

*(Documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)*