

Ufficio Accesso alle infrastrutture aeroportuali e alle reti autostradali

## **Attuazione della Direttiva 2009/12/CE in materia aeroportuale**

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

**Anno 2022**

### SOMMARIO

---

<b>1</b>	<b>I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>2</b>
1.1	L'applicazione dei modelli di regolazione aeroportuale	4
1.2	La revisione dei modelli di regolazione	7
<b>2</b>	<b>LA REVISIONE DI PERIODO DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>IL MONITORAGGIO ANNUALE DEI DIRITTI AEROPORTUALI</b>	<b>11</b>
3.1	L'applicazione dei modelli di regolazione vigenti	11
3.2	La vigilanza sui gestori titolari di contratti di programma c.d. "in deroga"	11
3.3	Il contenzioso relativo alle attività di monitoraggio	12
<b>4</b>	<b>L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI</b>	<b>14</b>

Torino, 11 dicembre 2023

# 1 I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Il decreto legge 24 gennaio 2012 n.1<sup>1</sup>, 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 (di seguito: ART) (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'ART 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 stessa ART. 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<sup>2</sup>, che ha modificato l'art. 73 del citato d.l. 1/2012, l'ART svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al medesimo decreto anche con riferimento ai contratti di programma (c.d. "in deroga") previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78<sup>3</sup>, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. Conseguentemente, le competenze di ART sono estese anche agli aeroporti i cui gestori sono titolari dei suddetti contratti di programma (sistemi aeroportuali di Roma e Milano e aeroporto di Venezia).

Nel corso degli anni, la regolazione ART ha pertanto posto particolare attenzione alla necessità di garantire la centralità del meccanismo consultivo tra le parti, previsto dalla Direttiva 2009/12/CE, e di non introdurre oneri amministrativo-gestionali insostenibili per i gestori di aeroporti, con riferimento in particolare a quelli di medie e piccole dimensioni, pur assicurando la rispondenza dei diritti aeroportuali ai principi di correlazione ai costi e ai requisiti di pertinenza, ragionevolezza e trasparenza, di cui alla direttiva citata. La regolazione tariffaria degli aeroporti italiani messa in atto dall'ART ha consentito di supportare l'operatività e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali nel tempo, per effetto di progressivi affinamenti ed evoluzioni atti, da una parte, a recepire le modifiche suggerite dall'esperienza attuativa, e, dall'altra, a tener conto dell'evoluzione del settore, caratterizzato da forte dinamicità.

I primi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali sono stati approvati dall'ART con la delibera n. 64/2014<sup>4</sup>, che operava una distinzione degli aeroporti regolati in relazione al traffico aeroportuale attraverso l'individuazione di tre diverse categorie: aeroporti con traffico annuale di passeggeri maggiore di cinque milioni (Modello 1); aeroporti con traffico compreso fra tre e cinque milioni (Modello 2); aeroporti con traffico inferiore a tre milioni (Modello 3). Tale impianto regolatorio prevedeva: l'individuazione del modello di regolazione pertinente da parte dei gestori aeroportuali, la determinazione dell'ammontare dei diritti previa consultazione degli utenti dei rispettivi aeroporti e, infine, la trasmissione all'ART delle proposte tariffarie così definite, per la verifica di conformità al modello di regolazione applicabile.

---

<sup>1</sup> Decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

<sup>2</sup> Legge 3 maggio 2019, n. 37, "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018"; cfr. in particolare l'art. 10, il quale, novellando l'art. 73 del d.l. n. 1/2012, dispone che l'Autorità svolga le funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. n. 78/2009.

<sup>3</sup> Si fa riferimento all'art. 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009 n. 78. "Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini." in base al quale l'Ente nazionale per l'aviazione civile ha stipulato contratti di programma in deroga con i gestori degli aeroporti di Milano (SEA S.p.A.), scaduto nel 2020, nonché di Roma (ADR S.p.A.) e di Venezia (SAVE S.p.A.), scaduti nel 2021.

<sup>4</sup> Delibera n. 64 del 17 settembre 2014, "Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

A due anni dalla loro entrata in vigore, con la delibera n. 92/2017<sup>5</sup>, i suddetti modelli sono stati oggetto di un limitato intervento di *mid-term review* dei contenuti regolatori. La revisione ha introdotto meccanismi di semplificazione inerenti alle modalità applicative di alcune misure, mantenendo inalterata la ripartizione per classi di traffico su cui erano strutturati i modelli in vigore.

In seguito, il quadro regolatorio è stato oggetto di ulteriori approfondimenti ed è stato sottoposto a un successivo procedimento di revisione, conclusosi con la delibera n. 136/2020<sup>6</sup>, mediante il quale l'ART ha provveduto ad aggiornare i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, determinandone l'entrata in vigore il 1° luglio 2021. Tale revisione, che ha rappresentato il primo atto regolatorio adottato dall'ART nell'esercizio delle nuove competenze, estese dall'art. 73, comma 1, del citato decreto-legge n. 1/2012, così come modificato dalla citata legge n. 37/2019, agli aeroporti con contratti di programma "in deroga" stipulati ai sensi del d.l. n. 78/2009, ha consentito di introdurre anche principi e criteri volti alla definizione di sistemi di tariffazione comuni e trasparenti per la regolazione delle reti e dei sistemi aeroportuali.

Tuttavia, con delibera n. 68/2021<sup>7</sup>, in considerazione degli effetti della pandemia da Covid-19 sui volumi di traffico aereo e del persistere delle condizioni di incertezza che hanno caratterizzato il settore aeroportuale a seguito delle predette condizioni di emergenza, l'ART ha inizialmente differito al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei modelli di cui alla citata delibera n. 136/2020 e ha emanato disposizioni applicative e integrative dei modelli di cui alla delibera n. 92/2017, disponendo altresì la Verifica di impatto della regolazione (VIR) di questi ultimi, da concludersi entro il 30 ottobre 2022<sup>8</sup>.

Anche in considerazione degli esiti della citata VIR<sup>9</sup>, è stato quindi avviato, con la delibera n. 42/2022<sup>10</sup>, un procedimento per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, conclusosi con la delibera n. 38/2023<sup>11</sup> (cfr. *infra*) la cui approvazione: (i) ha determinato l'applicazione della nuova regolazione per tutte le revisioni di periodo dei diritti aeroportuali avviate a partire dal 1° aprile 2023, in luogo dei modelli di cui alla citata delibera n. 92/2017, che hanno pertanto cessato di essere applicati il 31 marzo 2023; (ii) ha comportato l'abrogazione dei Modelli di regolazione di cui alla delibera n. 136/2020, che quindi – di fatto – per le circostanze sopra illustrate, non hanno mai trovato applicazione.

Con riguardo agli aspetti applicativi dei modelli di regolazione definiti come sopra illustrato, si osserva preliminarmente che l'ambito di intervento dell'ART è costituito dai quarantacinque scali italiani aperti al traffico commerciale. Tra questi, rientrano anche i cinque aeroporti che hanno stipulato contratti di programma "in deroga" ex d.l. n. 78/2009, per i quali, a partire dall'entrata in vigore della l. n. 37/2019, sono state svolte attività di monitoraggio annuale, di vigilanza e di risoluzione delle controversie.

---

<sup>5</sup> Delibera n. 92 del 6 luglio 2017, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

<sup>6</sup> Delibera n. 136 del 16 luglio 2020, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

<sup>7</sup> Delibera n. 68 del 20 maggio 2021, "Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19".

<sup>8</sup> Con le successive delibere nn. 255/2022, 20/2023 e 27/2023, la vigenza delle previsioni della delibera n. 68/2021, ivi inclusa la sospensione dell'entrata in vigore dei modelli di cui alla delibera n. 136/2020, è stata estesa temporalmente fino al 31 marzo 2023, al fine, da un lato, di consentire ai gestori di disporre di uno strumento di regolazione in grado di rispondere all'incertezza del mercato e, dall'altro, di tenere conto della tempistica di esperimento del procedimento in corso per la revisione dei modelli di regolazione.

<sup>9</sup> Cfr. IX Relazione annuale al Parlamento 2022, paragrafo 2.2.1.

<sup>10</sup> Delibera n. 42 del 23 marzo 2022, "Revisione modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Avvio del procedimento".

<sup>11</sup> Delibera n. 38 del 9 marzo 2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

Come si è dato conto nelle precedenti Relazioni, la Commissione europea, dopo aver constatato che i suddetti contratti di programma e i sistemi di tariffazione a questi correlati venivano esclusi dalla procedura di risoluzione delle controversie in base alla quale i vettori potevano ottenere l'intervento di un'autorità indipendente, aveva aperto una procedura d'infrazione (n. 2014/4187 del 23 ottobre 2015) nei confronti dell'Italia. A seguito della sopra menzionata modifica legislativa, di cui all'art. 10 della l. n. 37/2019, e del concreto avvio dell'attività di vigilanza e risoluzione delle controversie da parte di ART anche nei confronti degli aeroporti sopracitati, il collegio dei Commissari il 15 febbraio 2023 ha deliberato l'archiviazione della procedura.

Contestualmente alla chiusura della procedura di infrazione, nel quadro del sistema di comunicazione Themis-EU Pilot, la Commissione europea ha trasmesso al Governo italiano una richiesta di informazioni (EU Pilot 2023-10421 MOVE) avente a oggetto l'applicazione della direttiva sui diritti aeroportuali in Italia.

In particolare, la DG MOVE ha formulato una serie di quesiti relativi alle modalità con cui, in concreto, le delibere ART, recanti la revisione dei modelli tariffari, si applicano ai gestori degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia regolati con i contratti di programma "in deroga" e alle relative tempistiche. Rileva, in particolare, la circostanza che l'applicazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali adottati da ART consegue alla conclusione di nuovi contratti o atti aggiuntivi ai contratti in essere (o anche atti convenzionali) tra ENAC e i gestori aeroportuali degli scali di Roma, Milano e Venezia. Rileva, inoltre, la necessità, affermata dalla Commissione europea, che gli accordi tra ente concedente e gestore non contengano clausole e parametri così stringenti da limitare le prerogative di ART, nonché lo spazio di intervento degli utenti, che si esprime, primariamente, nella fase di consultazione. In proposito, l'Autorità ha tempestivamente elaborato e trasmesso alla competente Struttura di missione gli elementi di propria competenza.

Al riguardo, va rilevato che - al momento della redazione della presente Relazione - risulta di recente stipula (10 novembre 2023) il solo atto aggiuntivo tra ENAC e la società ADR, gestore del sistema aeroportuale della Capitale.

## 1.1 L'applicazione dei modelli di regolazione aeroportuale

---

Dal 2014 a oggi, dei quarantacinque aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, ventuno hanno applicato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali emanati da ART. Allo stato attuale:

- quattro aeroporti (Bergamo, Napoli, Catania e Lamezia Terme) applicano ancora oggi tariffe elaborate sulla base dei modelli emanati con la delibera n. 64/2014;
- diciassette aeroporti (Alghero, Bologna, Firenze, Pisa, Bari, Brindisi, Taranto, Foggia, Olbia, Treviso, Cagliari, Genova, Trieste, Verona, Palermo, Torino, Parma) applicano tariffe elaborate sulla base dei modelli emanati con la delibera n. 92/2017.

Per quanto concerne i tempi relativi alle verifiche di conformità ai modelli di regolazione che si sono succeduti nel tempo, si evidenzia come l'ART, nel corso della sua attività pluriennale, ha sempre rispettato il termine di quaranta giorni definito dall'art. 1, comma 11-bis, del decreto-legge n. 133/2014; tempistiche più lunghe si sono, invece, rese necessarie nei casi in cui l'ART ha provveduto a definire procedure di risoluzione delle controversie, pur sempre nel rispetto dei pertinenti termini temporali previsti dalla normativa. Di conseguenza, l'azione dell'ART ha consentito la celere entrata in vigore di tariffe definite in correlazione ai costi pertinenti, di fatto garantendo la certezza della regolazione e un contesto operativo genuinamente orientato allo sviluppo del settore. Infatti, l'esercizio della regolazione dell'Autorità, fondato - *inter alia* - su principi di proporzionalità, trasparenza, stabilità e prevedibilità, ha consentito la realizzazione di rilevanti

investimenti aeroportuali e ha promosso lo sviluppo del traffico aeroportuale, in coerenza con gli obiettivi di *policy* del settore, pur in un contesto storico caratterizzato da profili di elevata esposizione alla concorrenza, sia intermodale, che intramodale (e, quindi, nell’ambito dello stesso mercato), oltre che – negli anni 2020 e 2021 - da una crisi senza precedenti, innescata dalla pandemia da Covid-19.

Con riferimento alle attività espletate nel corso dell’annualità 2022 riguardo alle tariffe applicate e/o da applicarsi nell’annualità 2023 da parte dei gestori degli scali regolati, si possono individuare quattro diverse casistiche:

1. gestori aeroportuali (Tabella 1) che hanno attivato la procedura prevista per la revisione tariffaria di periodo (ivi inclusi quelli che hanno applicato i modelli ART per la prima volta);
2. gestori aeroportuali (Tabella 2) con periodo tariffario in scadenza/scaduto nell’esercizio 2022, che hanno avanzato istanze di proroga dei diritti aeroportuali ai sensi della citata delibera n. 68/2021;
3. gestori aeroportuali (Tabella 3) con periodo tariffario ancora in vigore nell’esercizio 2023, che pertanto sono stati sottoposti ad attività di monitoraggio annuale sull’applicazione dei modelli vigenti;
4. gestori aeroportuali (Tabella 4) che applicano ancora tariffe definite ai sensi del decreto ministeriale n. 521/1997<sup>12</sup> e che non hanno ancora applicato i modelli definiti dall’Autorità. Per tali aeroporti i rispettivi gestori dovranno attivare la procedura per l’adozione dei predetti modelli entro il 31 dicembre 2024<sup>13</sup>.

**Tabella 1. Le revisioni tariffarie di periodo svoltesi nel periodo post pandemico, inclusive di quelle configuranti prime applicazioni dei modelli di regolazione ART**

Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione		Periodo tariffario
“Riviera del Corallo” Alghero Fertilia	Società di Gestione dell’Aeroporto di Alghero S.p.A.	SOGEAAL	2023-2026 (prima applicazione dei modelli di regolazione ART)
“Guglielmo Marconi” di Bologna	Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.	ADB	2023-2026

**Tabella 2. Le istanze istruite nel 2022 per la proroga al 2023 dei diritti aeroportuali allora vigenti**

Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione		Periodo tariffario
“Ugo Niutta” di Napoli Capodichino	Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.	GESAC	2016-2019
“Sant’Eufemia” di Lamezia Terme	Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.	SACAL	2017-2020
“il Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio	Società per l’Aeroporto Civile di Bergamo-Orio al Serio S.p.A.	SACBO	2017-2020
“Vincenzo Bellini” di Catania Fontanarossa	Società Aeroporto Catania S.p.A.	SAC	2017-2020
“Galileo Galilei” di Pisa San Giusto	Toscana Aeroporti S.p.A.	TA	2019-2022
“Amerigo Vespucci” di Firenze Peretola	Toscana Aeroporti S.p.A.	TA	2019-2022
“Antonio Canova” di Treviso Sant’Angelo	Società Aeroporto di Treviso S.p.A.	AERTRE	2019-2022
Rete aeroportuale pugliese (“Karol Wojtyła” di Bari, Brindisi, “Gino Lisa” di Foggia, “Marcello Arlotta” di Taranto Grottaglie)	Aeroporti di Puglia S.p.A.	ADP	2019-2022

<sup>12</sup> Decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 12 novembre 1997, n. 521 “Regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all’articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui è stata disposta la costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato”.

<sup>13</sup> Cfr., in proposito, la Misura 6, punto 2, comma 5, di cui all’Allegato A alla delibera n. 38/2023.

Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione		Periodo tariffario
Olbia Costa Smeralda	Società Gestione Aeroporti Sardi S.p.A.	GEASAR	2019-2022
Sistema aeroportuale milanese	Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.p.A.	SEA	2016-2020
(“Enrico Forlanini” di Milano Linate e Milano Malpensa)			
“Marco Polo” di Venezia Tessera	Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A.	SAVE	2017-2021
Sistema aeroportuale della Capitale	Aeroporti di Roma S.p.A.	ADR	2017-2021
(“Giovann Battista Pastine” di Roma Ciampino e “Leonardo Da Vinci” di Roma Fiumicino)			

Tabella 3. Gestori aeroportuali con periodo tariffario ancora in vigore nel 2023

Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione		Periodo tariffario
“Mario Mameli” di Cagliari Elmas	Società Gestione Aeroporto S.p.A.	SOGAER	2020-2023
“Cristoforo Colombo” di Genova Sestri	Società Aeroporto di Genova S.p.A.	AGS	2020-2023
Trieste Ronchi dei Legionari	Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A.	AFVG	2020-2023
“Valerio Catullo” di Verona Villafranca	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	ADV	2020-2023
“Falcone Borsellino” di Palermo Punta Raisi	Società di Gestione dell’Aeroporto di Palermo S.p.A.	GESAP	2020-2023
“Sandro Pertini” di Torino Caselle	Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.A.	SAGAT	2020-2023

Tabella 4. Gestori aeroportuali che applicano ancora tariffe definite ai sensi del decreto ministeriale n. 521/1997 e che non hanno ancora applicato i modelli di regolazione ART

Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	
Marina di Campo-Isola d’Elba	Alatoscana S.p.A.	ALA
“San Giacomo” di Bolzano	ABD Airport S.p.A.	ABD
“Gabriele D’Annunzio” di Brescia Montichiari	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.	ADV
“Raffaello Sanzio” di Ancona	Ancona International Airport S.p.A.	AIA
“Sandro Pertini” di Trapani Birgi	Airgest S.p.A.	AIRGEST
“Federico Fellini” di Rimini Miramare	Airminimum 2014 S.p.A.	AIRMINIMUM
Lampedusa	AST Aeroservizi S.p.A.	AST
Albenga	Aeroporto di Villanova d’Albenga S.p.A.	AVA
Aosta	Aeroporto Valle d’Aosta S.p.A.	AVDA
Pantelleria	ENAC Servizi S.r.l.	ENAC
“Luigi Ridolfi” di Forlì	F.A. S.r.l.	FA
Cuneo Levaldigi	GEAC S.p.A.	GEAC
Salerno Costa d’Amalfi	Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.	GESAC
“Tito Minniti” di Reggio Calabria	Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.	SACAL
“Sant’Anna” di Crotone	Società Aeroportuale Calabrese S.p.A.	SACAL
Internazionale di Abruzzo	S.A.G.A. S.p.A.	SAGA
“San Francesco d’Assisi” di Perugia Sant’Egidio	Società per il potenziamento e la gestione dell’aeroporto regionale umbro S. Egidio S.p.A.	SASE

Aeroporto – sistema/rete aeroportuale	Società di gestione	
Grosseto	Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.A.	SEAM
"Pio La Torre" di Comiso	Società aeroporto Comiso S.p.A.	SAC

## 1.2 La revisione dei modelli di regolazione

Come anticipato nel paragrafo precedente, l'ART, con la delibera n. 42/2022, ha avviato un procedimento per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali allora vigenti, che ha tenuto in considerazione gli esiti della VIR prevista dalla citata delibera n. 68/2021, la quale ha consentito di rilevare gli effetti positivi prodotti dall'attuazione del quadro regolatorio vigente, nonché di valutarne il grado di attualità anche in considerazione del verificarsi della pandemia da Covid-19 e dei relativi effetti sulla domanda di trasporto aereo.

Nell'ambito del suddetto procedimento, con la delibera n. 80/2022<sup>14</sup>, l'ART ha posto in consultazione pubblica uno schema di atto di regolazione composto di trenta misure e di quattordici annessi. Nell'elaborazione delle nuove misure di regolazione, l'intento è stato quello di valorizzare la base di un quadro regolatorio consolidato, testato dal mercato e da questo accolto favorevolmente; di conseguenza, gli interventi si sono concentrati su specifici profili di natura regolatoria quali: gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui, gli effetti di situazioni emergenziali conclamate sull'applicazione della regolazione economica, la razionalizzazione dei processi e l'aumento dell'efficienza e dell'efficacia dell'azione amministrativa, la contabilità regolatoria, il tasso di remunerazione del capitale investito, l'efficienza e l'elasticità dei costi di gestione, il trattamento dei margini commerciali e i riflessi tariffari dell'incentivazione alla connettività aerea.

Data la complessità del procedimento e la rilevanza che i modelli di regolazione rivestono per l'intero comparto, l'ART ha acconsentito, in via del tutto eccezionale, alla trasmissione di eventuali richieste di chiarimenti, le quali, nel rispetto delle condizioni di non discriminazione e trasparenza, sono state messe a disposizione dell'utenza in una sezione dedicata del sito *web* istituzionale, unitamente ai chiarimenti forniti a riscontro, a beneficio di tutti i portatori di interesse. In considerazione di ciò, con la delibera n. 103/2022<sup>15</sup>, l'ART ha ritenuto ragionevole accogliere le istanze presentate dalle associazioni di categoria dei gestori aeroportuali per la proroga del termine di conclusione della consultazione e rinviare al 15 luglio 2022 la scadenza per la trasmissione dei contributi da parte dei soggetti interessati, al fine di consentire la compiuta formulazione delle relative osservazioni.

I contributi pervenuti, pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'ART, sono stati illustrati dai partecipanti alla consultazione nel corso dell'audizione innanzi al Consiglio, che si è tenuta in data 27 luglio 2022. Vista la numerosità e la complessità delle osservazioni e delle proposte ricevute, e tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, sono risultati conseguentemente necessari, per il completamento dell'istruttoria e dei correlati adempimenti procedurali, adeguati approfondimenti e valutazioni.

In esito a tale attività, l'ART ha trasmesso al MIT e al MEF - per l'espressione dei pareri di rispettiva competenza ai sensi dell'art. 71, comma 3 del citato d.l. n. 1/2012 - lo schema di atto di regolazione elaborato

<sup>14</sup> Delibera n. 80 del 12 maggio 2022, "Procedimento avviato con delibera n. 42/2022 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali".

<sup>15</sup> Delibera n. 103 del 16 giugno 2022, "Delibera n. 80/2022 recante 'Procedimento avviato con delibera n. 42/2022 – Indizione della consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali'. Proroga del termine per la presentazione di osservazioni e proposte da parte dei soggetti interessati".

tenuto conto della valutazione delle osservazioni pervenute e delle revisioni del documento di consultazione ritenute necessarie.

Nelle more della ricezione dei pareri dei citati Ministeri, al fine di assicurare continuità regolatoria al settore aeroportuale, l'ART è intervenuta con una serie di atti che, da ultimo, hanno differito al 20 marzo 2023 l'entrata in vigore dei modelli di cui alla delibera n. 136/2020 (delibera n. 26/2023) e prorogato al 1° aprile 2023 le disposizioni di cui alla delibera n. 68/2021 (delibera n. 27/2023).

Infine, a seguito della valutazione dei pareri resi dai citati Ministeri, e a conclusione della conseguente ulteriore attività istruttoria, l'atto di regolazione è stato sottoposto all'approvazione del Consiglio dell'Autorità, il quale, con la citata delibera n. 38/2023, ha adottati i nuovi modelli di regolazione aeroportuali ed ha abrogato i modelli approvati con la delibera n. 136/2020<sup>16</sup>.

Il nuovo atto di regolazione ha visto, in particolare, l'introduzione di nuove misure e l'affinamento di alcune già esistenti, e ha inciso soprattutto sui seguenti aspetti regolatori:

- articolazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali in relazione al traffico negli scali pari o inferiore a un milione di passeggeri annui;
- procedura di revisione dei diritti aeroportuali;
- determinazione dell'anno base e sviluppo della dinamica tariffaria;
- aggiornamento inflattivo della componente costi operativi (OpEx) e costi di capitale (CaPex);
- parametri di efficienza ed elasticità dei costi di gestione;
- metodologia di calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito (*Weighted average cost of capital*, di seguito anche WACC);
- remunerazione incrementale del capitale investito (WACC incrementale);
- incentivi all'attività volativa;
- trattamento del margine commerciale;
- previsioni e sostenibilità del rischio di traffico;
- contabilità regolatoria.

Le principali innovazioni apportate dalle nuove misure di regolazione, rispetto ai modelli previgenti, sono di seguito rappresentate:

- introduzione di nuove misure per la promozione della trasparenza, ad esempio nell'impiego degli utili da attività commerciali, a conferma dell'applicazione del regime *dual till*;
- definizione di obblighi di trasparenza rafforzati relativamente agli incentivi all'attività volativa, al fine di scongiurare un impiego potenzialmente discriminatorio e distorsivo della concorrenza;
- previsione del calcolo annuale, da parte dell'Autorità, di tutte le variabili che determinano il WACC, al fine di assicurare uniformità nella determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto (di seguito anche CIN) da considerarsi per le revisioni tariffarie di periodo esperite nella stessa annualità e assicurarne un valore unico per il settore;
- introduzione di un *benchmark* di riferimento per la valutazione dell'efficienza delle gestioni, a fronte del quale è definito un tasso di recupero annuale della produttività, che i gestori aeroportuali sono tenuti a conseguire;

---

<sup>16</sup> Avverso la delibera n. 38/2023 è stato presentato ricorso al TAR Piemonte da parte di due gestori aeroportuali. Parte dei ricorsi avverso la delibera n. 136/2020, in considerazione dell'abrogazione dei modelli approvati con la medesima delibera, sono stati, invece, definiti dal giudice amministrativo con una pronuncia di cessata materia del contendere. I giudizi attivati con i ricorsi avverso la delibera 136/2019 sono invece estinti per effetto dell'abrogazione della citata delibera stessa.



- definizione di misure di semplificazione per gli aeroporti con traffico annuo compreso tra uno e cinque milioni di passeggeri e per gli aeroporti con traffico annuo pari o inferiore a un milione di passeggeri.

Per il suddetto procedimento di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali è stata effettuata un'Analisi di impatto della regolazione (di seguito anche AIR), che ha accompagnato il documento di consultazione e l'atto finale<sup>17</sup>. Rinviando per maggiori dettagli ai documenti pubblicati, in esito all'AIR sono stati individuati benefici incrementali, in termini di: trasparenza, riduzione delle barriere all'accesso, tutela del principio di non discriminazione tra i diversi utenti degli aeroporti, nonché efficienza e sostenibilità gestionale, sia con riferimento agli operatori aeroportuali, che alle compagnie aeree.

## 2 LA REVISIONE DI PERIODO DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI

---

Nel presente paragrafo viene fornita una sintesi delle attività che l'ART ha svolto nel periodo di riferimento in relazione all'attivazione delle procedure di revisione di periodo, nonché di quelle esperite nei confronti degli aeroporti che hanno fatto istanza di proroga dei diritti aeroportuali.

A tal proposito, giova ricordare che, con riferimento alla revisione periodica dei diritti aeroportuali, nell'ambito dei propri procedimenti istruttori, l'ART verifica che le proposte tariffarie presentate dai gestori agli utenti siano conformi alle misure di regolazione da essa adottate e vigila sul corretto svolgimento delle procedure di consultazione degli utenti aeroportuali indette dai gestori, partecipando alle relative audizioni in qualità di uditore.

A conclusione della propria istruttoria, l'ART adotta le delibere di conformità, che possono essere condizionate all'applicazione di correttivi e prescrizioni; la dichiarazione di conformità definitiva consegue, in questi casi, solo all'esito positivo dell'esame della proposta del gestore, emendata secondo tali correttivi e prescrizioni. Alla luce dell'esperienza applicativa maturata negli anni, può evidenziarsi che i correttivi solitamente prescritti dall'ART sono riconducibili, in larga misura, alle seguenti tematiche:

- a) erronea identificazione dei parametri posti a base della determinazione del tasso di remunerazione del capitale (*beta*, premio al debito, *risk free rate*);
- b) metodologia applicata per la determinazione del saldo crediti/debiti non coerente con quanto previsto dai modelli di regolazione;
- c) allocazione (nell'ambito dei costi operativi, anziché nel parametro tariffario *v*) degli oneri sostenuti ma non ancora effettivamente versati dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della l. 17 dicembre 2006, n. 296 (servizio antincendio);
- d) criticità nella riconciliazione dei dati di contabilità regolatoria all'anno base con il bilancio di esercizio di competenza;
- e) criticità nell'allocazione dei costi operativi generali tra i diversi prodotti aeroportuali e presenza di costi di natura straordinaria a fini tariffari;
- f) criticità nella corretta allocazione dei costi di capitale tra i vari prodotti aeroportuali;
- g) adozione, nella determinazione dei costi ammissibili all'anno base, di un tasso d'inflazione differente da quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- h) criticità nel computo degli oneri di progettazione attraverso il parametro tariffario *k*.

---

<sup>17</sup> Schema di AIR pubblicato a corredo della delibera n. 80 del 12 maggio 2022 e Relazione AIR allegata alla delibera n. 38 del 9 marzo 2023.

Con riferimento alle prescrizioni, e in particolare a quelle inerenti agli incentivi all'attività volativa, in diversi casi l'ART ha richiesto ai gestori di presentare le risultanze del test relativo al rispetto dei principi comportamentali dell'operatore economico privato (c.d. "test MEO", *Market economy operator*), come previsto dai modelli di regolazione.

Quanto sopra riportato ha costituito un rilevante *input* per il procedimento di revisione dei modelli di regolazione aeroportuale conclusosi con l'adozione della citata delibera n. 38/2023, precedentemente illustrato.

Di seguito si riferisce sinteticamente sui procedimenti di revisione di periodo dei diritti aeroportuali esperiti nella finestra temporale di riferimento per la presente Relazione.

L'aeroporto di Bologna ha avviato nel corso del 2022 una procedura, poi revocata<sup>18</sup>, per l'adozione del nuovo sistema tariffario a valere sul periodo 2023-2026 (pur in vigore di un periodo tariffario 2020-2023); lo stesso soggetto ha poi notificato nuovamente all'ART, nel mese di gennaio 2023, l'avvio della procedura per la revisione di periodo con riferimento al quadriennio 2023-2026. Di conseguenza, con la delibera n. 13/2023<sup>19</sup>, l'ART ha avviato un procedimento di verifica di conformità al modello di regolazione allora vigente, che ha condotto dapprima all'emanazione della delibera n. 82/2023<sup>20</sup> di conformità condizionata e, successivamente alla elaborazione della proposta tariffaria emendata da parte del gestore ai sensi dei correttivi prescritti dall'ART con la citata delibera n. 82/2023, all'adozione della delibera n. 120/2023<sup>21</sup> di conformità definitiva ai Modelli di regolazione applicabili.

Altro aspetto regolatorio collegato alla revisione di periodo dei diritti aeroportuali è quello inerente alle proroghe che hanno avuto impatto sull'annualità 2023. Come già per gli scorsi anni, a causa dell'emergenza sanitaria connessa alla pandemia da Covid-19, e ai sensi di quanto previsto dalla già citata delibera n. 68/2021, alcuni gestori aeroportuali, piuttosto che avviare la procedura di consultazione per la revisione di periodo dei diritti aeroportuali, hanno formulato richiesta di proroga dell'applicazione dei diritti aeroportuali vigenti anche a valere per l'anno 2023. Alcuni gestori hanno presentato tale richiesta per la prima volta: è il caso degli aeroporti di Pisa e Firenze (gestore TA), di Treviso (gestore AERTRE), di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie (gestore SEAP), di Lamezia Terme (gestore SACAL), nonché di Olbia (gestore GEASAR).

A tali aeroporti si sono aggiunti i seguenti ulteriori scali, che avevano già chiesto e ottenuto la proroga ai sensi della citata delibera n. 68/2021 nelle precedenti annualità, e che hanno presentato analoga istanza anche per il 2023:

- l'aeroporto di Napoli (gestore GESAC), con riferimento ai diritti aeroportuali 2019, già prorogati per gli anni 2020, 2021 e 2022;

---

<sup>18</sup> Si vedano al riguardo la delibera n. 202 del 3 novembre 2022, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto 'Guglielmo Marconi' di Bologna per il periodo tariffario 2023-2026. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017" e la delibera n. 12 del 27 gennaio 2023, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto 'Guglielmo Marconi' di Bologna per il periodo tariffario 2023-2026. Chiusura con archiviazione del procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione avviato con delibera n. 202/2022".

<sup>19</sup> Delibera n. 13 del 27 gennaio 2023, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto 'Guglielmo Marconi' di Bologna per il periodo tariffario 2023-2026. Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017".

<sup>20</sup> Delibera n. 82 del 28 aprile 2023, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto 'Guglielmo Marconi' di Bologna – periodo tariffario 2023 – 2026. Conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017".

<sup>21</sup> Delibera n. 120 del 13 luglio 2023, "Proposta di revisione dei diritti aeroportuali dell'Aeroporto 'Guglielmo Marconi' di Bologna – periodo tariffario 2023 – 2026. Conformità definitiva ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017".

- gli aeroporti di Bergamo (gestore SACBO), Catania (gestore SAC) e il sistema aeroportuale milanese, Malpensa e Linate (gestore SEA), con riferimento ai diritti aeroportuali 2020, già prorogati per gli anni 2021 e 2022;
- l'aeroporto di Venezia (gestore SAVE), con riferimento ai diritti aeroportuali 2021, già prorogati per l'anno 2022;
- gli aeroporti di Ciampino e Fiumicino (gestore AdR), con riferimento ai diritti aeroportuali 2021, già prorogati per l'anno 2022;
- l'aeroporto di Parma (gestore SOGEAP), con riferimento ai diritti aeroportuali 2021, già prorogati per l'anno 2022.

Sulla base della documentazione acquisita nel corso delle istruttorie svolte, e in assenza di obiezioni da parte degli utenti nel corso delle audizioni effettuate dai gestori, l'ART ha accolto tutte le citate richieste di proroga dei diritti per l'annualità 2023.

## 3 IL MONITORAGGIO ANNUALE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

---

### 3.1 L'applicazione dei modelli di regolazione vigenti

---

A seguito dell'adozione del sistema tariffario pluriennale da parte dei gestori aeroportuali regolati, l'ART, in attuazione dei compiti di vigilanza di cui all'art. 80, comma 1, del citato d.l. n. 1/2012, verifica che gli aggiornamenti tariffari annuali presentati dagli stessi gestori siano elaborati in conformità ai modelli di regolazione applicabili. In particolare, i gestori sono chiamati ad aggiornare i diritti aeroportuali sulla base: degli oneri sottesi agli investimenti effettivamente sostenuti; delle discontinuità di costo derivanti da nuove disposizioni di legge o regolamentari; del raggiungimento/mancato raggiungimento degli obiettivi previsti dal piano di qualità e della tutela ambientale; degli adeguamenti scaturenti dagli esiti delle valutazioni svolte dall'ENAC, nell'esercizio delle funzioni di regolazione tecnica.

Nel periodo oggetto della presente Relazione, l'ART ha partecipato alla totalità delle audizioni tra utenti e gestori, invitando questi ultimi, con apposita comunicazione, a minimizzare la sovrapposizione delle citate audizioni.

Nell'ambito delle valutazioni di competenza, l'ART ha verificato la correttezza del ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori o minori ricavi percepiti dai gestori, che hanno impatto sui diritti aeroportuali dell'anno successivo. In proposito, nel periodo di riferimento, sono emerse incongruenze per tre aeroporti, che sono stati invitati a conguagliare i maggiori ricavi percepiti nel corso della prossima revisione tariffaria di periodo, dandone contestualmente informativa all'utenza aeroportuale.

Sulla base dell'esperienza maturata, è stato inoltre implementato, per i gestori aeroportuali, un sistema di prenotazione delle audizioni con gli utenti, la cui messa in esercizio è avvenuta nel mese di aprile 2023. Lo strumento di programmazione delle audizioni è accessibile sul sito *web* istituzionale dell'ART.

### 3.2 La vigilanza sui gestori titolari di contratti di programma c.d. "in deroga"

---

Con delibera n. 77/2022<sup>22</sup>, l'ART ha avviato un procedimento individuale nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A. finalizzato alla sospensione del regime tariffario relativo all'anno 2022, con riguardo alla

---

<sup>22</sup> Delibera n. 77 dell'11 maggio 2022, "Monitoraggio dei diritti aeroportuali anno 2022. Avvio di un procedimento individuale, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27".

determinazione dei diritti aeroportuali per i voli con destinazione Regno Unito effettuata dal gestore in difformità rispetto alla determinazione tariffaria relativa al 2021 e senza assicurare una preventiva e adeguata consultazione degli utenti aeroportuali. Con la delibera n. 232/2022<sup>23</sup>, l'ART ha concluso tale procedimento, adottando un provvedimento ordinatorio, ai sensi dell'art. 76, comma 4, del citato d.l. n. 1/2012.

In particolare, l'ART ha ritenuto che il gestore, in riferimento alla determinazione dei diritti di imbarco per i voli aventi destinazione Regno Unito rientranti nei diritti aeroportuali 2022, abbia violato i principi di cui all'art. 80, comma 1, lettere a) e b), del richiamato d.l. n. 1/2012, nella parte in cui ha qualificato il Regno Unito - difformemente alla tariffazione 2021 (prorogata anche per il 2022 e il 2023) - come destinazione extra-UE e adeguato conseguentemente i relativi diritti di imbarco, senza però provvedere al necessario allineamento del differenziale tariffario relativo a voli svolti in ambito UE e a voli svolti in ambito extra-UE derivante dalla variazione del cluster di traffico di appartenenza, con ciò violando il principio di correlazione ai costi. Inoltre, la mancata comunicazione all'utenza, in sede di audizione annuale 2022, della qualificazione dei voli con destinazione Regno Unito come extra-UE, ne ha precluso la possibilità di partecipazione al processo di definizione tariffaria, in violazione del principio di consultazione degli utenti aeroportuali.

Per tale ragione, ai sensi dell'art. 76, comma 4, del citato d.l. n. 1/2012, in esito alla vigilanza svolta dall'ART, è stato ordinato al gestore di avviare la suddetta consultazione. Il gestore, contestualmente alla proroga dei diritti aeroportuali 2022 a valere sull'annualità 2023, ha pertanto notificato l'avvio di tale procedura, finalizzata alla determinazione del nuovo differenziale tariffario tra voli svolti in ambito UE e voli svolti in ambito extra-UE, nonché dei diritti di imbarco passeggeri per il 2023, adempiendo a quanto prescritto dall'ART con la citata delibera n. 232/2022.

Nel corso del primo trimestre del 2023, il gestore ha poi provveduto ad ottemperare a quanto ordinato dall'ART con la delibera di cui trattasi, organizzando una procedura di consultazione che ha previsto tre audizioni, finalizzate a condividere con gli utenti la determinazione del nuovo differenziale tariffario tra voli svolti in ambito UE e voli svolti in ambito extra-UE. Esaminata tutta la documentazione trasmessa dal gestore successivamente alla conclusione della predetta procedura di consultazione, nonché in riscontro ad ulteriori richieste di chiarimenti formulate dagli Uffici, considerato l'esito delle audizioni tenutesi tra gestore e utenti, l'ART ha comunicato al gestore che lo stesso risultava aver ottemperato a quanto disposto dalla citata delibera n. 232/2022 del 1° dicembre 2022 in merito al citato differenziale tariffario tra voli svolti in ambito UE e voli svolti in ambito extra-UE. Contestualmente, fermi restando gli effetti correlati all'ottemperanza alla delibera n. 232/2022 (che hanno di fatto comportato una modifica del livello tariffario da applicare), l'ART ha provveduto a comunicare (come già richiamato al precedente paragrafo 2) al gestore che non si sono rinvenuti motivi ostativi all'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2022 anche per l'anno 2023.

### 3.3 Il contenzioso relativo alle attività di monitoraggio

Nell'ambito dell'attività di vigilanza sui diritti aeroportuali, condotta nei confronti degli aeroporti con contratti di programma "in deroga", l'ART con la delibera n. 26/2021<sup>24</sup>, aveva adottato un procedimento di sospensione dei diritti aeroportuali dell'aeroporto Marco Polo di Venezia relativi all'anno 2020. L'ART, infatti,

<sup>23</sup> Delibera n. 232 del 1° dicembre 2022, "Procedimento individuale avviato con delibera n. 77/2022, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A. Adozione di un provvedimento ordinatorio, ai sensi dell'articolo 76, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27".

<sup>24</sup> Delibera n. 26 del 25 febbraio 2021, "Conclusione del procedimento individuale avviato, nei confronti di SAVE S.p.A., con delibera n. 143/2020. Adozione di un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2020, ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27".

aveva ritenuto non ammissibili taluni importi per mancata conformità ai principi di cui all'art. 80, comma 1, lettera a), del citato d.l. n. 1/2012 e al contratto di programma sottoscritto tra ENAC e gestore, disponendo l'adozione dei provvedimenti di cui al comma 4 del medesimo art. 80.

Avverso il provvedimento il gestore aveva proposto impugnativa al TAR Piemonte, che con sentenza n. 78/2023 del 23 gennaio 2023 si è pronunciato respingendo il ricorso.

Con riguardo al merito, il gestore aveva sostenuto il difetto assoluto di attribuzione del potere esercitato dall'Autorità e da ENAC, le cui attività di vigilanza, rispettivamente sulla determinazione dei diritti aeroportuali e sull'attuazione del piano degli investimenti, non concernerebbero anche la legittimità degli atti compiuti dal gestore aeroportuale, in relazione alle procedure di affidamento degli interventi.

Il gestore aveva eccepito, altresì, che la valutazione effettuata dall'ART circa il pregiudizio ingiusto e ingiustificato che avrebbe subito l'utenza dall'addebito di costi irregolarmente maturati, sarebbe stata svolta in modo astratto, senza alcuna dimostrazione, e senza tenere conto delle circostanze di fatto del caso concreto.

Il Collegio, nel chiarire le competenze in materia di determinazione dei diritti aeroportuali rispettivamente dell'ART e dell'ENAC, ha confermato l'attribuzione all'ART, da parte del legislatore, di compiti sia di regolazione economica che di vigilanza (cfr. art. 71 del d.l. n. 1/2012), nonché di verifica del rispetto dei principi di cui all'art. 80 del d.l. n. 1/2012, nonostante la mancata attuazione dei modelli ART da parte dei gestori dei contratti di programma "in deroga".

Il potere esercitato dall'ART, ha osservato il Collegio, *"trova il proprio fondamento normativo nel combinato disposto dell'art. 71, 73 e dell'art. 80 del d.l. n. 1/2012"* e *"né l'ART, né l'ENAC hanno perseguito la finalità di valutare la legittimità o meno degli atti posti in essere dalla ricorrente, valutazione questa che non rientra effettivamente nelle loro competenze [...] la circostanza evidenziata dall'ENAC è stata presa in considerazione dall'ART esclusivamente quale elemento per valutare il rispetto del principio della 'correlazione ai costi' nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali [...]. È chiaro, infatti, che la 'valutazione in ordine alle legittimità' (conformità 'alle vigenti prescrizioni'), alla quale fa riferimento l'ART, [...] è solo uno degli 'indici' per valutare la congruità dei costi [...]. L'aspetto valorizzato dall'ART non era la legittimità in sé degli atti, ma la determinazione della misura dei diritti in relazione alla tutela dell'utenza"*.

Con riguardo alla considerazione espressa dall'ART in merito al pregiudizio per l'utenza, il Collegio ha evidenziato come esso fosse riferito non alle opere e ai servizi in sé, quanto piuttosto all'impatto della computazione degli stessi con riferimento alla determinazione dei diritti aeroportuali.

Il TAR, accogliendo le difese dell'ART sulla correttezza dell'azione della stessa, ha evidenziato come *"laddove il legislatore ha voluto attribuire all'ART il potere di verificare, nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, il rispetto, tra l'altro, del principio della 'correlazione ai costi', indirettamente ha attribuito all'ART anche il potere di prendere in considerazione i costi, che implica la rilevanza, di carattere pubblicistico (sotto il profilo dell'interesse dell'utenza), della loro congruità con riferimento all'investimento svolto"*.

La sentenza è stata oggetto di appello presso il Consiglio di Stato da parte del gestore aeroportuale. Il giudice competente ha fissato la relativa udienza al 25 gennaio 2024.

## 4 L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI

---

L'indice di rivalutazione degli investimenti fissi lordi (di seguito anche IFL) è utilizzato dai gestori aeroportuali che hanno optato, ai sensi dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali vigenti, per una valorizzazione del CIN e degli ammortamenti a valori correnti.

Coerentemente con quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, in data 7 aprile 2022, con delibera n. 54/2022<sup>25</sup>, l'ART ha approvato l'aggiornamento annuale del suddetto indice, determinandone i valori con riferimento all'anno base 2021. Detti valori sono riportati nella tabella allegata alla delibera, pubblicata sul sito internet dell'ART.

Successivamente, in data 6 aprile 2023, con delibera n. 59/2023<sup>26</sup>, coerentemente con quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 38/2023, sono stati approvati i valori dell'IFL calcolati con riferimento all'anno base 2022. Tale delibera riguarda il più recente aggiornamento annuale del predetto indice, in analogia con quanto l'ART ha regolarmente effettuato in ciascuno degli anni seguenti all'approvazione dei primi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali<sup>27</sup>.

Il Dirigente

Ing. Roberto Piazza

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

---

<sup>25</sup> Delibera n. 54 del 7 aprile 2022, "Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2021".

<sup>26</sup> Delibera n. 59 del 6 aprile 2023, "Indice di rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi. Anno base 2022".

<sup>27</sup> Con i Modelli di regolazione di cui alla delibera n. 38/2023 è stato inoltre previsto che il deflatore investimenti prospettico pubblicato nei documenti di economia e finanza, possa, in determinate circostanze, essere utilizzato ai fini della determinazione del WACC e della rivalutazione degli asset a valore nel periodo tariffario oggetto di revisione.