

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

1 Corrispettivi e proventi da servizi regolamentati e non regolamentati

1.1 Corrispettivi da servizi soggetti alla regolamentazione

Sono soggetti a regolamentazione:

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

1.2 Proventi da servizi non regolamentati svolti sul sedime

Ai sensi della L. 248/05, una quota non inferiore al 50% del margine conseguito dal gestore aeroportuale per i servizi non soggetti a regolazione economica svolti nell'ambito del sedime è destinata alla riduzione dei diritti aeroportuali.

In tale categoria sono inclusi i servizi per i quali è configurabile una qualche forma di rendita di localizzazione o di monopolio per il gestore aeroportuale, che discende dalla possibilità esclusiva di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi.

Sono quindi inclusi i proventi relativi ai servizi prodotti sul sedime aeroportuale e quelli relativi ai servizi che, ancorché prodotti al di fuori del sedime, sono erogati all'interno dello stesso, e per i quali è possibile l'esercizio da parte dei gestori di una qualche forma di controllo sull'accesso alle infrastrutture.

In particolare, in caso di gestione affidata a terzi, si considera quanto corrisposto al gestore, a qualsiasi titolo, per l'accesso alle infrastrutture, secondo la metodologia prevista al successivo punto 2.1. L'importo da portare in deduzione è determinato ai sensi del successivo punto 4.1.

Nell'ambito di tale criterio, e per non apportare pregiudizio alla concorrenza, sono da escludere le attività svolte in regime di piena concorrenza con terzi, per le quali il gestore può dimostrare l'insussistenza di rendite di localizzazione e di forme di limitazione dell'accesso alle infrastrutture. Tali attività escluse vengono individuate in base al contesto di mercato specifico dei diversi aeroporti, sussistente all'atto della stipula dei contratti di programma.

2 Schema di contabilità analitica per centri di costo e di ricavo - certificazione

2.1 Obbligo di contabilità analitica

Il sistema di contabilità analitica dovrà essere in grado di fornire, con riferimento a ciascuno dei servizi espletati sul sedime aeroportuale, regolamentati e non regolamentati, per classi omogenee di attività, la rendicontazione analitica di costi e ricavi di competenza.

In particolare, devono formare separato oggetto di detta contabilità i centri di costo e di ricavo relativi a ciascuno dei servizi di cui al punto 1.1, anche secondo quanto disposto dall'art. 7 del D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, nonché relativi all'insieme dei servizi di cui al punto 1.2. I gestori aeroportuali dovranno inoltre dimostrare - se necessario attraverso riclassificazioni delle partite contabili - la piena e trasparente riconciliazione con il bilancio civilistico, in particolare evidenziando le partite escluse.

Inoltre è necessario che il sistema di contabilità faccia riferimento alle attività considerate e non alla forma organizzativa o societaria con cui sono svolte. Pertanto, qualora i servizi siano svolti indirettamente da imprese controllate, controllanti o soggette a comune controllo, i relativi obblighi di rendicontazione dovrebbero estendersi anche a tali soggetti applicando, a tal fine, la nozione di controllo come definita dall'art. 2359 del Codice Civile e dai Principi contabili internazionali. Rispetto a tale perimetro, pertanto, dovrà essere predisposta dai gestori una contabilità analitica che risulti depurata, mediante l'utilizzo delle usuali metodologie di elaborazione dei bilanci consolidati, dalle partite intragruppo.

In caso di mancata adozione di tale sistema, per le finalità di cui sopra, i costi sostenuti dai gestori e i proventi conseguiti nei confronti delle società appartenenti al perimetro di cui sopra, dovranno essere imputati o riportati, nel corso dell'istruttoria relativa ai contratti di programma e ai fini di quanto disposto ai successivi paragrafi 3 e 4, ai loro valori di mercato.

2.2 Trattamento delle risultanze della contabilità analitica e di altre informazioni raccolte nel procedimento di istruttoria

Le risultanze della contabilità analitica sono trasmesse dai gestori all'ENAC e da quest'ultimo, su richiesta, condivise con le amministrazioni cui è attribuita la vigilanza e la regolamentazione tariffaria del settore, ivi inclusi gli organi di supporto o consulenza tecnica.

I dati non soggetti a vincoli di riservatezza sono divulgati, anche per via telematica, a fini statistici o di analisi.

2.3 Certificazione

Entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso o in corso al 31 dicembre di ciascun anno, le società di gestione dovranno far pervenire all'ENAC la relativa rendicontazione analitica. La contabilità analitica di ciascun gestore aeroportuale è certificata da una società di revisione che attesta: la conformità dell'effettiva imputazione dei costi ai criteri stabiliti nella presente direttiva e alle linee guida adottate dall'ENAC ai sensi del successivo punto 5.1, nonché la corrispondenza e la riconciliazione della contabilità analitica al bilancio civilistico. Copia dei documenti di certificazione, unitamente alle risultanze della contabilità analitica, è trasmessa all'ENAC.

2.4 Vigilanza dell'ENAC

L'ENAC effettua verifiche per accertare la correttezza delle imputazioni relative ai servizi regolamentati e alle attività di assistenza a terra. I gestori aeroportuali e gli operatori di servizi di assistenza a terra collaborano con ENAC, fornendo ogni elemento richiesto. Non costituisce giustificato motivo per l'opposizione alla richiesta di acquisizione di informazioni la presenza di vincoli di riservatezza o di competenza imposti da regolamenti aziendali o da prescrizioni interne o l'esigenza di autotutela dal rischio di sanzioni fiscali o amministrative.

Ove siano riscontrate irregolarità o manchino le prescritte certificazioni, l'ENAC chiede ai gestori aeroportuali chiarimenti e integrazioni e, in caso di conferma delle irregolarità o di perdurante indisponibilità delle certificazioni, adotta tempestivamente i provvedimenti di propria competenza e ne dà segnalazione ai Ministri competenti. In caso di inadempienza, si applica quanto previsto dalla L. 248/05, articolo 11-decies, co. 2.

L'ENAC riferisce al Ministero dei trasporti circa la propria attività di vigilanza, con rapporti annuali o quando comunque da quest'ultimo richiesto.

3 Costi dei servizi regolamentati

Ai gestori vengono riconosciuti i costi direttamente e indirettamente imputabili ai servizi oggetto della regolamentazione, che includono un'equa remunerazione del capitale investito netto. Tali costi sono determinati inizialmente con riferimento a un anno base e seguono poi la dinamica dei parametri indicati nei contratti di programma.

3.1 Costi imputabili ai servizi

Ai fini della determinazione del livello di riferimento dei corrispettivi unitari di ciascun servizio, sono imputabili ai singoli servizi, nel rispetto di quanto stabilito al punto 2.1 relativamente alle partite intragruppo:

- a) i costi direttamente imputabili (es. personale direttamente impiegato nelle attività e nei servizi, materiali direttamente impiegati, manutenzione ordinaria);
- b) la quota di pertinenza delle spese generali e dei canoni concessori, ripartiti fra le diverse aree di attività sulla base di criteri coerenti alle direttive fissate nelle linee guida di cui al punto 5.1;
- c) un'equa remunerazione del capitale investito netto secondo quanto previsto al successivo punto 3.2, allocato sulla base di criteri coerenti alle direttive fissate nelle linee guida di cui al punto 5.1;
- d) le quote di ammortamento relative al capitale di cui alla precedente alinea, determinate utilizzando aliquote tecnico-economiche, anche indipendentemente dalle aliquote fiscali.

Grava su tali costi ogni onere corrente di pertinenza delle opere finanziate da soggetti pubblici, sostenuto dai gestori per il mantenimento in piena efficienza delle opere e per la loro riconsegna al concedente o al subentrante, in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento, alla scadenza della concessione.

3.2 Remunerazione del capitale investito

Il tasso riconosciuto di remunerazione del capitale investito definito secondo la metodologia del costo medio ponderato e considerato al lordo delle imposte è pari a:

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

dove

r_e è il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio;

r_d è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

g è il tasso di leva finanziaria, determinato con riferimento a indebitamento netto e patrimonio netto del gestore all'anno base;

t_{ires} è l'aliquota di imposta sul reddito delle società;

t_e è l'aliquota fiscale equivalente sul reddito del gestore che tiene conto delle diverse basi imponibili dell'imposta sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

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

$$r_{nom} = \frac{1+r}{1+i} \quad (2)$$

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

Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito r_d è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio e di una componente di premio al debito:

il tasso di rendimento delle attività prive di rischio è individuato nella media dei rendimenti del BTP decennale benchmark riferibile agli ultimi 12 mesi;

il premio al debito è determinato aeroporto per aeroporto sulla base delle condizioni di accesso al capitale di debito rilevate nel settore e specifiche del gestore; in ogni caso, detta componente non può essere superiore alla misura di due punti percentuali.

Il tasso nominale di rendimento ammesso del capitale proprio r_e è pari alla somma del tasso di rendimento di attività prive di rischio e di una componente che riflette il rischio sistematico dell'attività svolta dal gestore. Detta componente è data dal premio al capitale di rischio moltiplicato per il coefficiente beta:

il premio al capitale di rischio è pari alla differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario e il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio ed è determinato nella misura del 4%;

il coefficiente beta riflette il rischio specifico e non diversificabile dell'attività ed è definito dalla relazione tra il tasso di rendimento di un campione di imprese quotate del settore e il rendimento complessivo del mercato; il valore del beta specifico per il gestore è calcolato applicando al coefficiente definito per il settore il tasso di leva finanziaria specifico del gestore.

Il capitale investito netto, da remunerare al tasso di remunerazione sopra definito, è allocato analiticamente ai servizi cui si riferisce e include:

- le immobilizzazioni immateriali e materiali[1], al lordo del fondo di ammortamento civilistico e al netto degli ammortamenti tecnico-economici e dei contributi pubblici ottenuti a titolo non oneroso;
- il saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori[2];
- immobilizzazioni figurative relative all'eventuale capitale investito netto residuo che attengono a opere realizzate con contributi pubblici a titolo non oneroso secondo quanto specificato al successivo punto 3.2.1.

Va precisato che:

- a) L'opzione per un tasso di remunerazione espresso in termini reali deve essere associata per coerenza ad un capitale investito netto calcolato a valori correnti; un tasso espresso in termini nominali non pone il problema dello scorporo dell'inflazione dai rendimenti ed è associato ad un capitale investito netto calcolato a valori storici;
- b) con riferimento alle immobilizzazioni immateriali, possono essere allocate ai servizi regolati solo

le voci strettamente funzionali alle attività operative o al miglioramento delle stesse, secondo quanto previsto nei contratti di programma;

c) con riferimento alle voci relative agli oneri di concessione[3] e alle voci di “avviamento”[4], non possono essere allocati ai servizi regolamentati importi superiori a quanto esplicitamente previsto nelle convenzioni relative a nuove concessioni;

d) con riferimento alle immobilizzazioni materiali, possono essere allocati ai servizi regolamentati solo investimenti sostenuti dal gestore per il mantenimento in piena efficienza delle opere, per ampliamento e miglioria delle stesse o per la realizzazione di nuove opere, secondo quanto previsto nei contratti di programma, per la loro riconsegna al concedente o al subentrante, in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento, alla scadenza della concessione;

e) i crediti verso clienti, per ciascun servizio, sono ammessi nel capitale investito nel limite del 25% dei costi di cui al punto 3.1;

f) l’allocazione delle immobilizzazioni figurative viene effettuata garantendo l’assenza di duplicazioni di costi, verificando che non vi siano sovrapposizioni con partite già contabilizzate dai gestori;

g) è ammissibile la remunerazione dei costi sostenuti dai gestori per l’espropriazione, operata in forza di previsioni di legge o convenzionali, di aree strumentali al servizio della navigazione aerea o alla mitigazione del danno ambientale, che siano gratuitamente devolute al termine della concessione e comunque entro i limiti dei valori di esproprio o indennizzo previsti dalla normativa vigente;

h) l’imputazione al capitale investito delle immobilizzazioni in corso è autorizzata in base agli stati di avanzamento e nei limiti del periodo concordato per il completamento delle opere, a condizione che l’immobilizzazione entri in esercizio nei tempi previsti. In caso di ritardi nell’entrata in esercizio di una determinata immobilizzazione, il capitale investito è decurtato dell’importo dell’immobilizzazione sino all’entrata in esercizio della stessa.

3.2.1 Precisazione sul trattamento ai fini regolatori dei contributi pubblici

Ai fini della presente direttiva, per contributi pubblici sono da intendersi i contributi concessi a titolo non oneroso ai gestori e finalizzati alla realizzazione o al miglioramento delle infrastrutture aeroportuali. Non sono da intendersi contributi pubblici le risorse ottenute sotto forma di capitale di rischio o di capitale di credito, se le relative operazioni sono effettuate a condizioni di mercato.

Ai fini delle determinazioni tariffarie, l’inclusione nel capitale investito netto del valore delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici deve: evitare l’indebito arricchimento degli azionisti delle società di gestione; evitare penalizzazioni nella remunerazione del capitale proprio investito nelle società di gestione; assicurare meccanismi di gradualità nella determinazione delle tariffe, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria per il gestore aeroportuale; evitare effetti di distorsione della concorrenza tra gestori operanti in condizioni di mercato analoghe.

L’inclusione nel capitale investito netto riconosciuto ai fini tariffari delle immobilizzazioni, al netto degli ammortamenti, realizzate con contributi pubblici concessi a titolo non oneroso non è, in linea di principio, ammessa.

Tuttavia, per i contributi concessi anche sulla base di specifiche convenzioni con i gestori in attuazione di leggi nazionali approvate e finanziate prima dell’entrata in vigore della delibera CIPE 86/2000, nel caso in cui la data di concessione del contributo pubblico è antecedente alla data di ingresso a titolo oneroso nel capitale della società di gestione di soggetti privati, l’inclusione nel capitale investito riconosciuto ai fini tariffari delle immobilizzazioni realizzate con detti contributi è ammessa nei limiti del valore contabile netto.

In tutti gli altri casi, sempre con riferimento ai contributi concessi anche sulla base di specifiche convenzioni con i gestori in attuazione di leggi nazionali approvate e finanziate prima dell'entrata in vigore della delibera CIPE 86/2000, la società di gestione può chiedere l'inclusione delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici nel capitale investito riconosciuto ai fini tariffari a condizione che tale inclusione non produca aumenti delle tariffe attualmente applicate e che i relativi benefici economico-finanziari siano accantonati dalla società di gestione in un fondo vincolato, la cui gestione è disciplinata con le modalità nel seguito specificate.

Gli accantonamenti relativi al fondo vincolato sono calcolati tenendo conto delle quote di ammortamento e della remunerazione del capitale investito delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici a titolo non oneroso nel rispetto del principio di neutralità economica. Le modalità di accantonamento al fondo vincolato ed i relativi criteri di utilizzo sono definiti nelle linee guida di cui al successivo punto 5.1.

Le risorse accantonate al fondo vincolato sono finalizzate prioritariamente alla realizzazione di infrastrutture aeroportuali sul sedime in concessione al gestore o di interventi di ripristino della piena funzionalità dei beni realizzati con i contributi pubblici ed, in secondo luogo, ad investimenti fuori sedime di miglioramento delle infrastrutture a servizio del medesimo sistema aeroportuale. Gli specifici utilizzi del fondo e i soggetti beneficiari dello stesso sono stabiliti sulla base di indirizzi del Ministro dei trasporti e sono recepiti nell'ambito dei contratti di programma. All'ENAC è demandata l'attività di vigilanza e controllo sulle attività di costituzione, gestione e utilizzo del fondo.

3.3 Primo affidamento di nuove concessioni totali

Ai fini della determinazione dei corrispettivi, per la valutazione dei costi relativi all'anno base si terrà conto dei dati e delle risultanze contabili dei precedenti gestori dei singoli servizi, ivi incluso ENAC, da raffrontare con quelli risultanti dalla contabilità analitica e certificata del primo esercizio finanziario. In particolare, non potranno essere ammessi costi superiori rispetto a quelli precedentemente rilevati, con esclusione di quelli relativi a eventuali investimenti aggiuntivi.

Nel periodo intercorrente dall'affidamento in concessione all'approvazione del contratto di programma, rimangono validi i corrispettivi già in vigore.

4 Criteri di determinazione del livello iniziale e della dinamica dei corrispettivi

4.1 Livello iniziale di riferimento dei corrispettivi unitari

Il livello iniziale di riferimento P_{0j} dei corrispettivi ammessi per ciascun servizio j viene determinato, relativamente a un anno base, secondo la seguente equazione:

$$P_{0j} = C_{0j} - MC_j \quad (3)$$

dove

P_{0j} è il corrispettivo unitario per il servizio j nell'anno-base;

C_{0j} rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico del servizio j, comprensivo della remunerazione del capitale;

MC_j è il margine commerciale per unità di traffico delle attività non regolamentate da portare in detrazione al costo riconosciuto per lo svolgimento del servizio j.

Per unità di traffico si intende un indicatore quantitativo dei volumi di attività, determinato in ragione delle specificità dei singoli servizi regolamentati (es. numero passeggeri per le tasse di imbarco passeggeri, peso della merce per le tasse di imbarco e sbarco merci).

Per anno base si intende un periodo di tempo significativo e comunque destagionalizzato, per il quale sia disponibile una contabilità analitica certificata. I costi riconosciuti per unità di traffico ($c_{0,j}$) sono determinati sulla base di quanto previsto al precedente paragrafo 3 e dello schema di contabilità analitica certificato di cui al paragrafo 2.

Il margine commerciale per unità di traffico da portare in detrazione (MC_j) è determinato secondo la seguente equazione:

$$mc_j = \frac{P \cdot MC_0}{WS_j} \cdot \delta_j \quad (4)$$

dove

P è la quota del margine commerciale conseguito dal gestore aeroportuale da portare in detrazione, pari al 50%;

MC_0 è il margine commerciale conseguito nell'anno base in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate. Qualora il margine MC_0 assuma valori negativi, i coefficienti mc_j sono posti pari a zero;

δ_j è la quota del margine commerciale portato in detrazione al servizio j (con $\sum \delta_j = 1$), attribuito pro quota in ragione dei costi totali relativi ai diversi servizi, o secondo linee guida emanate dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

WS_j è l'indicatore di riferimento per il volume di traffico per il servizio j , in unità di servizio.

Il margine commerciale MC_0 è determinato secondo la seguente equazione:

$$MC_0 = R_0 - C_0 - A_0 - CIN_0 \cdot r \quad (5)$$

dove

R_0 rappresenta i ricavi e altri proventi conseguiti a qualunque titolo nell'anno base in relazione allo svolgimento delle attività di cui al punto 1.2;

C_0 rappresenta i costi diretti, i costi indiretti e le spese generali attinenti alle attività di cui sopra;

CIN_0 è il capitale investito netto nell'anno base attinente alle attività di cui sopra;

A_0 rappresenta gli ammortamenti nell'anno base relativi al capitale investito CIN_0 e calcolati utilizzando aliquote di ammortamento tecnico-economiche;

r è il tasso di congrua remunerazione del capitale di cui al punto 3.1, pari al tasso utilizzato per i servizi regolamentati.

I valori MC_0 , R_0 , C_0 , A_0 , CIN_0 sono oggetto del sistema di contabilità analitica certificata, nel rispetto di quanto stabilito al punto 2.1 relativamente alle partite intragruppo.

Per le situazioni caratterizzate da diversi soggetti gestori (es. gestioni parziali o gestioni a titolo precario), le grandezze di cui sopra si intendono calcolate limitatamente alle zone del sedime aeroportuale di competenza. Le riduzioni sono attribuite ai soli servizi regolamentati gestiti.

4.2 Dinamica dei corrispettivi unitari

La dinamica dei corrispettivi ammessi per ciascuno dei servizi regolamentati si basa sull'applicazione di una formula regolatoria che tenga in considerazione l'inflazione programmata, i miglioramenti di produttività, il fabbisogno per investimenti, gli obiettivi di qualità e, ove previsto, gli obiettivi di tutela ambientale [5].

Con tali criteri è individuato il livello che la media dei corrispettivi unitari di un determinato servizio j può raggiungere anno per anno, ferma restando la possibilità per i gestori di praticare livelli mediamente più bassi. I corrispettivi unitari sono in ogni modo differenziabili solamente in ragione di criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori e comunque entro intervalli predeterminati nei contratti di programma. Nei medesimi contratti sono previste clausole di recupero tariffario in caso di superamento del livello medio ammesso.

In base a tali criteri, la dinamica dei corrispettivi unitari ammessi, durante il periodo regolatorio, è determinata secondo le seguenti equazioni:

$$P_{t,j} = C_{t,j} \cdot (1 + \varepsilon_{t,j}) - MC_j \quad (6)$$

$$C_{t,j} = C_{0,j} \cdot \prod_{s=1}^t (1 + P_s - \alpha_s + k_{s,j}) \quad (7)$$

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

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

$P_{t,j}$ è il corrispettivo unitario ammesso del servizio j per l'anno t ;

$C_{t,j}$ rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'anno base ($C_{0,j}$), adeguato annualmente con la formula $1 + P - \alpha + k$;

$C_{0,j}$ rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'anno base, comprensivo del costo di remunerazione del capitale;

P_z è il tasso programmato di inflazione per l'anno z ;

x_j è un parametro determinato in modo che, per le attività presenti all'anno base, il valore attualizzato dei costi ammessi (prima della decurtazione del margine commerciale) sia pari, nel corso del periodo di regolamentazione, al valore attualizzato dei ricavi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al punto 3.2;

$k_{t,j}$ è il parametro per remunerare i nuovi investimenti, determinato ogni anno in base agli investimenti realizzati l'anno precedente, in modo tale che la variazione del valore attualizzato dei costi riconosciuti per i nuovi investimenti sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al punto 3.2. ENAC accerta la realizzazione degli investimenti e il rispetto del piano degli investimenti previsto nei contratti di programma;

MC_j è il margine commerciale per unità di traffico da portare in detrazione al servizio j ;

$\varepsilon_{t,j}$ è il parametro che tiene conto del raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale relativi al servizio t , come stabiliti nei contratti di programma;

q_t e α_t sono i parametri che misurano il raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale nello svolgimento del servizio t ;

f è il peso, compreso fra 0 e 1, da attribuire all'obiettivo di qualità.

Va precisato che:

- a) per evitare eccessiva volatilità tariffaria, o per consentire la graduale eliminazione di eventuali sussidi incrociati tra i diversi servizi, nei contratti di programma possono essere previsti meccanismi di stabilizzazione o gradualità, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria per il gestore aeroportuale;
- b) la differenziazione dei corrispettivi per fasce orarie, per fattori stagionali, sulla base dell'intensità di traffico, o per riflettere differenti costi di gestione, è ammessa sulla base di criteri oggettivi e non discriminatori nei confronti dei vettori aerei, nel rispetto del livello medio sopra definito e solo entro intervalli predeterminati dall'ENAC e stabiliti nei contratti di programma;
- c) i valori del parametro x sono fissati ex ante per tutti gli anni di durata di vigenza del contratto di programma, allo scopo di incentivare comportamenti efficienti da parte dei gestori;
- d) i parametri q e α assumono un valore pari a zero se gli obiettivi sono raggiunti e un valore minore o maggiore a seconda che siano rispettivamente mancati o superati. Il valore assunto da detti parametri in caso di scostamento dagli obiettivi prefissati è predeterminato nei contratti di programma, in ragione di una valutazione dei costi e benefici attinenti agli obiettivi, tenendo conto dei risultati conseguiti all'anno base e comunque entro il limite complessivo del $\pm 1\%$ annuo per ogni singolo corrispettivo;
- e) nei contratti di programma possono essere previsti meccanismi di condivisione tra gestori aeroportuali e utenti dei rischi e dei benefici legati alla volatilità del traffico;
- f) in sede di determinazione annuale dei diritti possono essere applicate componenti aggiuntive in incremento o riduzione che tengano conto dell'eventuale superamento da parte dei gestori dei vincoli tariffari ammessi, degli effetti degli eventuali meccanismi di cui alla precedente lettera e), nonché di quanto previsto dall'articolo 11-decies, co. 2, della L.248/05;
- g) i valori dei parametri P_t , k_t , ϵ_t da applicare per periodi successivi al primo, nonché l'entità delle componenti aggiuntive di cui alla precedente lettera f), sono comunicati, previa effettuazione delle opportune verifiche, dall'ENAC al Ministero dei trasporti e ai gestori aeroportuali secondo tempistiche stabilite nei rispettivi contratti di programma;
- h) le eventuali opere aggiuntive non previste in sede di stipula dei contratti, ma rese necessarie durante il periodo di regolamentazione, potranno concorrere alla determinazione dei parametri k solo previa autorizzazione tramite atti aggiuntivi ai contratti di programma;
- i) ai fini della determinazione dei parametri x e k , i costi ammessi nel periodo di regolamentazione includono gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito, determinati secondo quanto specificato al paragrafo 3, nonché i costi correnti, il cui livello ammesso è determinato in ragione della prevista evoluzione dei volumi di traffico, del tasso di incremento della produttività mediamente conseguito da imprese nazionali ritenute assimilabili, nonché, ove applicabile, del differenziale rispetto alla produttività di un operatore, o di un gruppo di operatori, ritenuti efficienti.

4.2.1 Diritti di imbarco passeggeri, approdo e partenza, sosta e ricovero degli aeromobili.

Rientrano in questa tipologia i corrispettivi disciplinati dalla legge 537/93, art. 10, come modificata dalla L. 248/05, art. 11 nonies.

Si applica quanto previsto ai paragrafi 4.1 e 4.2. I diritti sono armonizzati per i collegamenti nazionali e intra-comunitari, ma possono essere differenziati rispetto a quelli gravanti sui collegamenti internazionali, in base a criteri che tengono conto dei diversi costi di pertinenza e di considerazioni di politica generale del trasporto aereo.

4.2.2 Tasse di imbarco e sbarco merci

Le tasse di imbarco e sbarco merci sono disciplinate dal decreto legge 28 febbraio 1974, convertito con modificazioni dalla legge 14 aprile 1974, n. 117, tenuto conto del volume di traffico e del costo di gestione dei servizi. Si applica quanto previsto ai paragrafi 4.1 e 4.2.

4.2.3 Compensi per le operazioni di controllo e di sicurezza

Rientrano in questa tipologia i servizi di cui all'art. 2 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 29 gennaio 1999, n. 85 e precisamente il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano e il controllo al 100% dei bagagli da stiva.

Per tali servizi il decreto prevede che i corrispettivi a carico dell'utenza siano determinati a copertura dei costi, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione - oggi Ministro dei trasporti - e che il Ministero vigilante e l'Autorità di Pubblica sicurezza verifichino la funzionalità dei servizi e il rispetto degli standard richiesti a livello internazionale.

Per la determinazione di tali compensi si applica quanto previsto ai paragrafi 4.1 e 4.2. Per la determinazione della tariffa di riferimento il margine commerciale è posto uguale a 0.

Tale metodologia si applica anche ai compensi dovuti per le altre eventuali operazioni di controllo e di sicurezza previste dall'art. 11-duodecies della L. 248/05. A parità di attività, svolte sul medesimo sedime, si applicano gli stessi compensi unitari ai diversi soggetti responsabili.

4.2.4 Corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo

I corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo sono disciplinati dal D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, che, all'art. 10, co. 1(d) stabilisce che l'ENAC vigili affinché tali corrispettivi siano pertinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto. I corrispettivi richiesti dai gestori aeroportuali ai prestatori di servizi, a qualsiasi titolo, per l'accesso alle infrastrutture aeroportuali, in quanto relativi all'uso di infrastrutture centralizzate o beni di uso comune (i sedimi), ricadono in questa categoria.

L'ENAC, applicando la metodologia di cui ai paragrafi 4.1 e 4.2 - ponendo il margine commerciale pari a 0 - prespecifica nei contratti di programma il livello e la dinamica dei corrispettivi ritenuti adeguati per il periodo di regolamentazione.

4.2.5 Corrispettivi per le attività di assistenza a terra, quando queste siano svolte - di diritto o di fatto - da un unico prestatore

Sono disciplinati dal D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 13. La norma prevede:

- a) l'obbligo per il prestatore di servizi di assistenza a terra di operare la separazione contabile fra tali attività e le altre da esso esercitate (art. 7);
- b) l'approvazione delle relative tariffe da parte del Ministero dei trasporti, su proposta dell'ENAC, limitatamente al caso in cui tali servizi siano svolti da un unico prestatore; la presenza, o meno, di un unico prestatore va verificata per ogni singolo servizio di assistenza a terra.

Per la determinazione dei corrispettivi di ciascun servizio di assistenza a terra, qualora erogato - di diritto o di fatto - da un unico prestatore, si applica quanto previsto ai paragrafi 4.1 e 4.2, con l'avvertenza che nella determinazione della tariffa di riferimento il margine commerciale è posto uguale a 0.

5 Stipula dei contratti di programma

5.1 Linee guida

L'ENAC, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della presente delibera, sentiti i soggetti di cui all'articolo 9 della legge 7 agosto 1990, n. 241, sottopone all'approvazione dei Ministri dei trasporti e dell'economia e delle finanze, che acquisiscono il parere del NARS, le linee guida per la corretta:

- a) individuazione dei servizi di cui al punto 1.2;
- b) elaborazione del sistema di contabilità analitica di cui al paragrafo 2, anche facendo riferimento ai differenti tipi di affidamento in gestione degli aeroporti (es. diretto, totale, parziale, a titolo precario) e predisponendo schemi tipo di organizzazione e presentazione delle risultanze;
- c) identificazione e allocazione dei costi di cui al punto 3.1, ivi incluse le aliquote di ammortamento tecnico-economiche da utilizzare ai fini regolatori;
- d) determinazione e allocazione del capitale di cui al punto 3.2, specificando l'adozione di una contabilità a costi correnti, ovvero a costi storici e i conseguenti parametri di calcolo;
- e) predisposizione dei piani di investimento di cui al successivo punto 5.2, ivi incluse le modalità di presentazione e consultazione pubblica;
- f) elaborazione delle previsioni di traffico per i diversi servizi regolamentati;
- g) identificazione delle modalità di accantonamento delle risorse derivanti dall'inclusione delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici nelle fattispecie disciplinate al punto 3.2.1;
- h) fissazione dei criteri di gestione e di utilizzo delle risorse di cui alla precedente lettera g).

Trascorsi 60 giorni, provvedono a quanto sopra il Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Qualora si rendesse necessario, le linee guida sono integrate o estese.

Con la medesima procedura ed entro i medesimi termini sono emanate le linee guida per l'individuazione, valutazione, e misurazione degli obiettivi di qualità e tutela ambientale. Le linee guida sugli obiettivi di tutela ambientale sono definite sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

5.2 Contenuto dei contratti di programma

I contratti di programma, di durata quadriennale, stipulati dall'ENAC aeroporto per aeroporto e approvati dai Ministri competenti, stabiliscono per ciascun servizio regolamentato:

- a) il livello iniziale di riferimento dei corrispettivi e le attività che tali corrispettivi remunerano;
- b) i piani di investimento per i servizi soggetti a regolazione, con importi previsti e relativi cronoprogrammi, oggetto di consultazione con i soggetti di cui all'articolo 9 della legge 7 agosto 1990, n. 241, nelle forme stabilite dalla normativa vigente;
- c) gli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale, ivi incluse le modalità di misurazione dei risultati conseguiti e conseguenti valori dei parametri q_t e ϵ_t associati;
- d) i parametri di cui al punto 4.2, che definiscono il profilo temporale della dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo regolatorio, il quale coincide con il periodo di vigenza del contratto di programma;

e) le modalità di attuazione, calcolo e gestione degli accantonamenti di cui al punto 3.2.1.

5.3 Iter di approvazione

I contratti di programma sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture, previo parere del CIPE.

I contratti di programma relativi agli aeroporti di interesse meramente regionale sono approvati d'intesa, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, con le competenti Amministrazioni regionali o delle Province autonome di Trento e Bolzano.

In caso di mancata stipula dei contratti di programma, i Ministri competenti possono determinare annualmente la misura dei diritti aeroportuali, sulla base delle risultanze della contabilità analitica, se disponibile, secondo quanto previsto dal precedente punto 4.1.

5.4 Relazione sulla stipula dei contratti e sui presenti criteri

Con cadenza annuale, o su richiesta, l'ENAC invia al Ministero dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, una relazione sullo stato di avanzamento nella stipula dei contratti di programma.

Entro i diciotto mesi precedenti alla scadenza del primo contratto stipulato secondo i presenti criteri, i Ministri dei trasporti e dell'economia e delle finanze, su istruttoria dell'ENAC, previa effettuazione di pubblica consultazione, inviano al CIPE eventuali proposte di aggiornamento dei presenti criteri. In particolare verranno analizzati:

- a) l'opportunità di sottoporre a regolamentazione più o meno stringente le attività di cui alla lettera e) del punto 1.1;
- b) l'opportunità di ammettere, parzialmente o integralmente, gli oneri concessori tra i costi riconosciuti, tenendo conto delle pratiche regolatorie internazionali e del possibile vizio di circolarità che esiste tra canoni pattuiti in sede di affidamento della concessione e successivi corrispettivi tariffari;
- c) l'opportunità di far riferimento a un operatore efficiente per determinare un limite massimo entro il quale consentire l'imputabilità dei costi di cui al punto 3.1.;
- d) l'opportunità di modificare il meccanismo di incentivazione della qualità del servizio e di contenimento dell'impatto ambientale.

[1] Art. 2424 c.c., voci B.I e B.II dell'attivo.

[2] Art. 2424 c.c., voci C.II.1 dell'attivo e D.7 del passivo.

[3] Art. 2424 c.c. voce B.I.4 dell'attivo.

[4] Art. 2424 c.c. voce B.I.5 dell'attivo.

[5] Per la qualità e l'ambiente sono fissati gli obiettivi complessivi da raggiungere a fine periodo di programmazione, suddivisi in obiettivi *annuali* di avvicinamento a quelli *finali*. In questo contesto, il meccanismo tariffario premia il superamento degli obiettivi annuali, in quanto permette un più rapido raggiungimento di quelli finali. Il meccanismo tariffario non necessariamente implica, tuttavia, un premio anche per il superamento degli obiettivi finali. Se infatti questi ultimi sono formulati in modo da ottimizzare il rapporto fra benefici e costi sociali, il loro superamento (se compensato da ulteriori aggravii tariffari) comporterebbe un allontanamento rispetto all'ottimo sociale.

