

SCHEMA DI RIORDINO DELLA TARIFFAZIONE DEI SERVIZI AEROPORTUALI  
OFFERTI IN REGIME DI ESCLUSIVA

*Presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle  
Finanze, al parere del CIPE*

**Premessa**

1.- Il trasporto aereo ha subito nell'ultimo decennio profonde trasformazioni a causa della forte espansione della domanda e del processo di liberalizzazione, ormai compiuto all'interno dell'Unione Europea. Le prospettive di espansione del mercato aereo italiano appaiono estremamente promettenti, ma richiedono - per essere colte pienamente - incisive misure dirette a promuovere la crescita della capacità offerta, dell'efficienza e della qualità dei servizi, allo scopo di accrescere la competitività complessiva dell'industria del trasporto aereo.

Fra gli interventi più importanti per realizzare tali condizioni è la promozione della concorrenza, sia sul lato dei servizi aeroportuali che su quello dei servizi resi dalle compagnie aeree, e la regolazione dei mercati nei quali la concorrenza sia esclusa per ragioni di interesse generale.

2.- Lo schema di regolazione dei proventi aeroportuali, presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, ha per oggetto i servizi offerti in esclusiva - di diritto ovvero anche di fatto - dai gestori aeroportuali o, comunque, da soggetti operanti negli aeroporti. Esso si propone di dare attuazione alla complessa normativa vigente, riconducendola a un quadro di unitarietà, sulla base dei seguenti principi:

- a) corrispondenza dei proventi ai servizi resi;
- b) ancoraggio dei proventi a fattori quantificabili e verificabili;
- c) livelli dei proventi adeguati ai costi, a una normale remunerazione del capitale investito, a programmi di investimento adeguati alle prospettive di espansione del traffico;
- d) promozione dell'efficienza e della qualità dei servizi, anche con riguardo ai migliori *benchmark* europei per tipologie aeroportuali similari;
- e) definizione pluriennale dei "fondamentali" della dinamica dei proventi, finalizzata a realizzare gli obiettivi menzionati per i servizi aeroportuali regolamentati e a permettere a tutti gli operatori la necessaria programmazione dei costi e dei ricavi.

**1.- Proventi da assoggettare a regolazione**

Sono soggetti a regolamentazione:

- a) i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero (L. 662/96, art. 2, c. 189)
- b) le tasse di imbarco passeggeri (L. 662/96, art. 2, c. 189)
- c) le tasse di imbarco e sbarco merci (L. 117/74)
- d) i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza (D.M. 85/99, art. 2, c.1)
- e) i corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo (d.lgs. 18/99)
- f) i corrispettivi per l'attività di handling, quando questa sia svolta - di diritto o di fatto - da un unico prestatore (d.lgs. 18/99).

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

### **2.1.- Obbligo di contabilità analitica**

Sulla base delle linee qui stabilite e di quelle che verranno più dettagliatamente indicate dall'ENAC - ciascun gestore aeroportuale elabora una contabilità analitica per centri di costo e di ricavo relativi a ciascuno dei servizi indicati sopra, inclusi quelli che comunque rientrano nelle previsioni di cui all'art. 7 del d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, e al "resto" (vale a dire alle attività non regolamentate, considerate come un tutt'uno), e ne dimostra - se necessario attraverso riclassificazioni delle partite contabili - la piena e trasparente riconciliazione con il bilancio civilistico. Per le aree di provento di cui alla precedente sezione 1), le contabilità analitiche individuano costi e ricavi afferenti ai singoli servizi in esse ricompresi, con un grado di dettaglio stabilito dall'ENAC, anche in relazione alle caratteristiche della domanda dei servizi stessi.

Le risultanze delle contabilità analitiche (i) dei servizi regolamentati, unitamente a (ii) quelle relative alle attività di assistenza a terra, comunque prestate, e al (iii) "resto", sono dal gestore aeroportuale trasmesse all'ENAC, che riferisce riguardo al punto (i) alle compagnie aeree.

### **2.2.- Certificazione**

Le contabilità analitiche di ciascun gestore aeroportuale sono certificate da società di revisione designate dallo stesso, le quali attestano (i) la conformità dell'effettiva imputazione dei costi ai criteri stabiliti nel presente schema e alle disposizioni fissate dall'ENAC, (ii) l'avvenuto esperimento delle procedure previste dalla normativa nazionale e comunitaria per forniture e realizzazione di manufatti e (iii) la corrispondenza della contabilità analitica al bilancio civilistico. Copia dei documenti di certificazione, unitamente alle risultanze della contabilità analitica, è trasmessa all'ENAC e da questo, limitatamente a quanto pertinente ai punti (i-ii), alle compagnie aeree o alle loro associazioni rappresentative.

Nel certificare le contabilità analitiche, le società di revisioni assumono le medesime responsabilità della certificazione dei bilanci civilistici.

### **2.3- Vigilanza dell'ENAC**

L'ENAC effettua verifiche, anche attraverso società di revisione da esso designate *ad hoc*, per accertare la correttezza delle imputazioni relative ai servizi regolamentati e alle attività di assistenza terra comunque prestate. I gestori aeroportuali e gli operatori di handling collaborano con ENAC, fornendo ogni elemento richiesto.

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 sua competenza.

L'ENAC riferisce al Dipartimento per l'aviazione civile, con rapporti annuali o quando comunque da questo richiesto, circa la propria attività di vigilanza.

## 2.4- Classificazione dei costi dei servizi regolamentati

### a) Costi direttamente imputabili ai singoli servizi:

- a.1) personale direttamente impiegato nelle attività e nei servizi
- a.2) materiali direttamente impiegati
- a.3) manutenzione ordinaria
- a.4) forniture di servizi (energia, acqua, ecc.), ove identificabili
- a.5) altri costi diretti.

### b) Investimenti, ammortamenti e oneri pluriennali ammortizzabili:

L'ENAC valuta e approva i programmi di investimento per i servizi soggetti a regolazione, previa consultazione delle compagnie aeree, direttamente o per il tramite delle loro associazioni rappresentative, nelle forme stabilite dalla normativa vigente o che l'ENAC potrà definire. Alle stesse associazioni viene richiesto dai gestori aeroportuali di fornire il contributo di idee, di esperienza e di programmi di sviluppo dei propri associati nella definizione generale dei piani di investimento relativi ai servizi di cui sopra.

Quanto agli ammortamenti e agli oneri pluriennali ammortizzabili:

b.1) opere finanziate dallo Stato: grava sui costi ogni onere di pertinenza di tali opere, sostenuto o da sostenere dai gestori, nell'arco di durata della concessione, 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. A questo fine sarà definito dall'ENAC un idoneo strumento di separata contabilizzazione degli accantonamenti per i pertinenti oneri a carattere pluriennale, con esclusione di duplicazioni di costo, segnatamente dei costi di manutenzione straordinaria. L'ENAC provvede, anche con perizie tecniche, a periodiche verifiche della congruità degli accantonamenti rispetto ai costi sostenuti e alla determinazione di eventuali recuperi, attivi o passivi;

b.2) opere autofinanziate o parzialmente autofinanziate dai gestori aeroportuali: applicazione di aliquote tecnico-economiche secondo i principi accreditati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti, per la parte autofinanziata, con esclusione di ammortamenti accelerati e con conseguente eventuale indennizzo finale da parte del concedente o del subentrante, pari al valore residuo delle opere non ammortizzate al netto di eventuali passività gravanti su di esse.

Per gli oneri connessi alla fase di realizzazione: capitalizzazione dei soli oneri finanziari relativi a tale fase, secondo i principi contabili accreditati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti, con conseguente ammortamento degli stessi a decorrere dalla data di entrata in esercizio delle opere. Ai fini della determinazione dei costi dei servizi remunerati attraverso i diritti aeroportuali (diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero; tasse di imbarco passeggeri; tasse di imbarco e sbarco merci), non vengono conteggiate le rate di ammortamento tecnico-economico degli investimenti finanziati attraverso la componente di incremento tariffario  $((p_{t-1}^e - p_{t-1})/h)$  di cui all'equazione (I) che segue.

Per gli oneri pluriennali connessi al mantenimento in piena efficienza e alla riconsegna al concessionario, in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento, alla scadenza della concessione, si applica quanto previsto al precedente punto b.1).

b.3) gli ammortamenti di investimenti relativi ad ampliamenti e migliorie di opere originariamente finanziate dallo Stato sono regolati secondo quanto al punto b.2).

### c) Spese generali

I costi diversi da quelli di cui ai precedenti punti a) e b) (a titolo esemplificativo: costi di staff relativi ad attività legale, amministrativa, informatica, fiscale, gestione del personale, uffici acquisti, rappresentanza, pubblicità) sono ripartiti fra le diverse aree di attività secondo i seguenti criteri:

- c.1) le spese generali sono allocate quanto più oggettivamente e analiticamente possibile ai servizi ai quali si riferiscono, con esclusione dei costi pertinenti ad altre aree di attività; la società di certificazione attesta la correttezza delle imputazioni;
- c.2) i costi generali di gestione e amministrazione del personale direttamente impiegato nelle diverse aree sono ripartiti sulla base del personale (n. di unità) direttamente impiegato in esse, rispetto al totale delle varie aree;
- c.3) per le spese generali non direttamente e obiettivamente pertinenti a specifiche aree di attività: ripartizione sulla base dell'incidenza sul totale delle attività dell'aeroporto della somma dei ricavi e dei costi diretti esterni.

d) Canoni concessori

Sono ripartiti sulla base degli stessi criteri stabiliti per le spese generali al precedente punto c.3.

Entro tre mesi dal parere del CIPE in ordine al presente schema, l'ENAC emana direttive per la corretta identificazione e allocazione dei costi.

### 3.- Parametri di redditività dei servizi regolamentati

Fatto salvo quanto previsto alle successive sezioni, i proventi unitari dei servizi sottoposti a regolazione sono determinati dai costi totali per unità di traffico (così come classificati sopra) a cui va sommato un ragionevole mark-up a titolo di remunerazione del capitale.

Quanto alla misura del mark-up e alla metodologia per la sua determinazione:

- a) determinazione del mark-up sulla base di un appropriato tasso di rendimento del capitale investito (fisso e circolante) nella produzione dei servizi regolamentati, al netto del fondo ammortamento e dei contributi dello Stato, fissato in coerenza con i criteri correntemente applicati ai servizi di pubblica utilità;
- b) per la determinazione del tasso di rendimento del capitale investito si procede alla separata determinazione del tasso di interesse da riconoscere sul capitale di debito e del tasso di rendimento del capitale proprio investito, al netto del fondo ammortamento:
  - (i) quanto al tasso di interesse ( $r_d$ ) sul capitale di debito ( $K_d$  = indebitamento a lungo termine + debiti commerciali, derivanti dal finanziamento di investimenti o dall'esercizio di ciascuno dei servizi regolamentati): tasso Euribor, aumentato di un premio al debito fino ad un massimo di 2 (due) punti percentuali; la misura del premio al debito è determinata dall'ENAC, aeroporto per aeroporto (ovvero per fasce omogenee di aeroporti) in relazione al diverso grado di rischio associato al debito e alle differenti condizioni di accessibilità al mercato finanziario delle società di gestione, stimati sulla base dei differenziali di tassi di interesse rilevabili da obbligazioni similari emesse dalle stesse società o da soggetti confrontabili;
  - (ii) il tasso di rendimento ( $r_p$ ) del capitale proprio investito in ciascuno dei servizi soggetti a regolamentazione ( $K_p$  = immobilizzazioni nette + crediti commerciali – contributi pubblici – indebitamento) è inteso come costo-opportunità della provvista di capitale di rischio e viene determinato con il metodo CAPM (*Capital asset pricing model*), come  $r_p = r_s + \beta(r_m - r_s)$ , con  $(r_s + \beta(r_m - r_s))$  rendimento medio del settore aeroportuale<sup>1</sup> relativo

<sup>1</sup> Con  $r_m$ , rendimento medio netto dell'insieme dei titoli azionari quotati sul mercato finanziario italiano, e  $r_s$ ,

alla gestione caratteristica;

(iii) considerato che (i) nella maggioranza degli aeroporti minori gli investimenti nelle infrastrutture di base sono stati finora effettuati prevalentemente a carico dello Stato (e che pertanto un flusso di profitti commisurato al capitale autofinanziato potrebbe essere trascurabile), e che (ii) appare comunque ragionevole e utile riconoscere un ragionevole ritorno sull'attività svolta, viene stabilito un margine di redditività, sulla base dei seguenti criteri:

- determinazione - per la totalità degli aeroporti soggetti a regolazione, separatamente per ciascun servizio regolamentato - del rapporto medio fra il capitale proprio investito e il capitale complessivamente investito, al netto del fondo ammortamento, inclusi i contributi erogati dallo Stato ( $K_s$ ) in conto capitale:  $(K_p/(K_p+K_d+K_s))$ ;
- determinazione di una banda di varianza, successivamente definita dall'ENAC, intorno alla media suddetta, il cui limite inferiore va individuato come soglia;
- per gli aeroporti che si trovino al di sotto di tale soglia: imputazione di un capitale proprio figurativo ( $K^*$ ) pari all'ammontare degli investimenti autofinanziati di cui ai programmi presentati ai fini dell'affidamento delle concessioni, nei limiti delle previsioni di spesa per i primi cinque anni (ovvero, nei limiti di durata del periodo di programmazione della dinamica tariffaria); tale capitale figurativo non può comunque eccedere il capitale proprio dei gestori che si trovino in corrispondenza della soglia definita sopra; l'Enac provvede ad abbattere proporzionalmente il valore  $K^*$ , definito all'inizio del periodo di programmazione, qualora la spesa per investimenti risulti inferiore a quanto previsto;
- riconoscimento di un tasso di rendimento pari alla media semplice fra  $r_d$  e di  $r_p$  di cui ai precedenti punti b(i-ii), da applicare sul capitale figurativo ( $K^*$ ) così determinato;

(iv) sulla base di quanto precede, il margine netto complessivamente riconosciuto su ciascuna tipologia di servizio regolamentato ( $M^n$ ) viene determinato moltiplicando il capitale proprio e quello di debito per i rispettivi tassi di rendimento ( $M^n = r_d(1-t)K_d + r_p K_p$ )<sup>2</sup>, successivamente aumentandolo delle imposte, vale a dire, convertendolo in margine lordo ( $M^l = M^n/(1-t)$ , con  $t$  aliquota di imposta); infine, il mark-up  $m$  da caricare come percentuale dei costi totali per unità di servizio ( $c$ ), è determinato come segue:

$m = M^l/cQ$ , con  $Q$  unità di servizio complessivamente offerte;

(v) così determinati, i parametri di redditività restano costanti all'interno del periodo di programmazione, consentendo ulteriori recuperi di redditività attraverso operazioni di efficientamento.

---

tasso di interesse privo di rischio, che può essere approssimato al tasso sui titoli di Stato a breve termine o al tasso Euribor; lo *spread* ( $r_m - r_s$ ), funzione del rischio medio di mercato, può essere rilevato sulla base dell'andamento borsistico; il parametro  $\beta$  è invece associato al rischio sistematico del settore, rilevabile dai cosiddetti "beta-books" che forniscono dati settoriali di rischio.

<sup>2</sup> Per gli aeroporti di cui al punto precedente:  $M^n = K^*(r_d+r_p)/2$ .

#### 4.- Criteri di determinazione del livello e della dinamica dei proventi

##### 4.1.- Determinazione del livello iniziale di riferimento dei proventi unitari di ciascun servizio

Per ciascuno dei servizi regolamentati e per ciascun aeroporto, vanno preliminarmente effettuate, con riferimento a un "anno-zero" (l'ultimo anno per il quale si dispongono di dati certi e confrontabili), orientativamente il 1999, ovvero ai consuntivi destagionalizzati relativi al 1° semestre 2000, qualora fossero accertati consistenti scostamenti fra questi ultimi e i dati relativi all'anno 1999:

- ◆ la determinazione dei costi effettivi per unità di traffico nell'anno-base o in una porzione destagionalizzata di esso ( $c_o$ ), per ciascuno dei servizi regolamentati, sulla base dello schema di contabilità analitica indicato sopra e della relativa certificazione;
- ◆ la determinazione del livello dei proventi medi per unità di traffico ( $P_o$ ), sulla base dei costi per unità di traffico  $c_o$  e del mark-up ( $m$ ) di cui sopra ( $P_o = c_o(1+m)$ );
- ◆ la verifica degli eventuali scostamenti dei proventi  $P_o$  rispetto: (i) a quelli di fatto percepiti nello stesso anno-zero o in porzione di esso ( $p_o$ ); (ii) a quelli medi europei, sulla base di servizi analoghi e di parità di poteri di acquisto ( $p_o^e$ ); (iii) a quelli corrispondenti a costi efficienti (*benchmarks* europei).

##### 4.2.- Determinazione della dinamica dei proventi unitari

La dinamica tariffaria di ciascuno dei servizi regolamentati, aeroporto per aeroporto, si basa sui seguenti criteri:

- a) recupero dell'eventuale divario costi/ricavi unitari riferiti all'anno-zero o a porzione di esso ( $P_o - p_o$ ); nel caso tale recupero (attivo o passivo) avvenga gradualmente nel tempo, sarà riconosciuto un interesse composto (passivo o attivo, a seconda dei casi) sulle residue differenze, pari al tasso  $r_d$ , così come definito nella sezione 3);
- b) applicazione di una formula regolatoria che tenga in considerazione (i) il tasso programmato di inflazione; (ii) il tasso programmato di crescita della produttività; (iii) il fabbisogno per investimenti; (iv) gli obiettivi di qualità e (ove previsto) di tutela ambientale<sup>3</sup>; (v) ove previsto dalla normativa vigente, la convergenza dei livelli tariffari verso standards europei.

I criteri indicati sopra individuano il teito che la media dei proventi unitari può raggiungere anno per anno, ferma restando la possibilità per i gestori di praticare livelli mediamente più bassi. Tale facoltà non è riconosciuta al prestatore di servizi di assistenza a terra (sezione 4.2.5), il quale, sebbene la normativa consenta l'accesso al mercato da parte di altri prestatori, si trovi di fatto ad operare in condizioni di esclusiva.

##### 4.2.1.- Determinazione della dinamica dei diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero degli aeromobili.

---

<sup>3</sup>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.

Rientrano in questa tipologia i proventi disciplinati dalla legge 537/95, art. 10, come modificata dalla L. 662/96, art. 2, c. 189. L'art. 2, c. 189, della L. 662/96 stabilisce che i diritti aeroportuali siano determinati - con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro delle finanze - sulla base dei seguenti parametri: a) progressivo adeguamento ai livelli medi europei; b) differenziazione fra scali aeroportuali in funzione delle dimensioni di traffico; c) applicazione, per ciascuno scalo, di livelli tariffari differenziati in funzione del traffico per fasce orarie; d) correlazione con il livello qualitativo e quantitativo dei servizi; e) correlazione con le esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; f) conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale. Inoltre, l'art. 10, c.11, della L. 537/95 stabilisce che i maggiori introiti, per effetto di quanto previsto ai precedenti punti, siano destinati al finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali.

(I)  $p_t = p_{t-1}(1 + p_t^* - x_t + k_t) + (P_o - p_o)\gamma(1+i)^t + ((p_{t-1}^e - p_{t-1})/h)(aq_{t-2} + (1-a)\alpha_{t-2})$   
con base a scorrimento.

Con:

- $P_o$ , tariffa di riferimento per l'anno-zero o porzione di esso
- $p_o$ , tariffa dell'anno-zero o porzione di esso;
- $p_t$ , tariffa dell'anno  $t$ -esimo;
- $\gamma$  = % annua di recupero dell'iniziale deficit costi/ricavi;
- $i$ , tasso annuo di interesse sul ritardato recupero del divario costi/ricavi
- $p_t^*$ , tasso programmato di inflazione;
- $x_t = f(\pi_t, Q_t, l_t)$ , tasso di crescita della produttività, con  $\pi_t$  = tasso annuo/obiettivo di crescita della produttività dei fattori a traffico costante;  $Q_t$ , tasso atteso di crescita delle unità di traffico, diretto a tenere conto di economie di scala;  $l_t$ , fattore di correzione del parametro  $x$  per eventuali extra-oneri di esercizio dovuti allo sfasamento fra l'entrata in funzione di nuove infrastrutture e lo sviluppo del traffico a regime<sup>4</sup>;
- $k_t$ , parametro che tiene conto di eventuali previsioni di maggiori oneri pluriennali legati all'entrata in funzione di nuove infrastrutture, e precisamente: (i) ammortamenti di nuovi investimenti, esclusi quelli finanziati dallo Stato e quelli finanziati attraverso la componente  $((p_{t-1}^e - p_{t-1})/h)$  dell'equazione (I); (ii) oneri di ripristino/manutenzione straordinaria delle nuove infrastrutture, comunque finanziate;
- $p_{t-1}^e$ , livello tariffario europeo nel periodo  $(t-1)$ -esimo, espresso in termini di parità di potere di acquisto e di tipologia del servizio, e definito per scaglioni di aeroporti, sì da permettere confronti omogenei con le corrispondenti realtà italiane;
- $h$ , parametro di recupero percentuale del *gap* tariffario europeo;
- $q$  e  $\alpha$ , parametri che misurano il raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità e di ambiente, pari a 1 se gli obiettivi sono raggiunti, maggiori o minori di 1 se sono superati o disattesi (è previsto un ritardo di 2 anni per la verifica degli obiettivi);

<sup>4</sup> Il riconoscimento di tali eventuali incrementi dei costi di esercizio per unità di traffico è subordinato alla condizione che essi:

- siano rigorosamente accertati;
- siano funzionalmente legati all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture volte a sviluppare la capacità aeroportuale e siano quelli strettamente necessari; conseguentemente, essi debbono avere carattere temporaneo, in attesa di essere riassorbiti dalla crescita del traffico.

•

- $a$ , peso da attribuire ai due obiettivi di cui sopra.

Va precisato che:

a) L'equazione (I) si compone di tre parti:

- $(P_o - p_o)\gamma$ , diretta a garantire il recupero, al tasso  $\gamma$  (che potrà eventualmente essere differenziato nei vari anni), dell'eventuale divario iniziale;
- $p_{t-1}(1 + p_t^* - x_t + k_t)$ , price-cap;
- $((p_{t-1}^e - p_{t-1})/h)(aq_{t-2} + (1-a)\alpha_{t-2})$ , adeguamento ai livelli, tariffari e qualitativi, europei;

b) i parametri  $x$  e  $k$  sono fissati all'inizio del periodo di programmazione e per tutti gli anni di durata dello stesso, allo scopo di incentivare comportamenti efficienti da parte dei gestori; eventuali scostamenti rispetto ai parametri stabiliti, infatti, si riflettono - a parità di dinamica tariffaria - in margini di redditività variabili in funzione del segno degli scostamenti; il parametro  $k$ , tuttavia, è soggetto a revisione in relazione ai minori oneri derivanti dall'eventuale mancata (o dal ritardo nella) entrata in esercizio di nuove infrastrutture, con riferimento ai quali era stato determinato, secondo la seguente relazione:  $(\Delta k_t/k_t) = \lambda ((P_{t-2}^p - I_{t-2})/P_{t-2}^p)$ , con  $(P_{t-2}^p)$ , nuovi investimenti previsti in esercizio nell'anno  $(t-2)$ ;  $(I_{t-2})$ , nuovi investimenti effettivamente entrati in esercizio nello stesso anno;  $\lambda$ , parametro definito dall'ENAC.

c) la parte di tariffa che deve essere obbligatoriamente destinata a investimenti in corso di realizzazione è maggiore o almeno pari a  $((p_{t-1}^e - p_{t-1})/h)$ , presupponendo la condizione  $(q_{t-2} \geq 1; \alpha_{t-2} \geq 1)$ ; gli eventuali minori adeguamenti tariffari, a causa del mancato raggiungimento degli obiettivi qualitativi o ambientali, non possono pertanto riflettersi in minori investimenti; tuttavia, nell'arco totale del periodo di programmazione, la spesa per investimenti potrà non eccedere il complessivo incremento tariffario, la minore spesa realizzata in alcuni anni potendosi conguagliare con quella realizzata in altri; ciononostante, nel caso che in un anno  $j$  la spesa per investimenti risulti inferiore all'incremento tariffario  $((p^e - p)/h)$  dello stesso anno, si dà luogo a una decurtazione dell'incremento tariffario a valere sul successivo anno  $j+2$ , ove in tale anno non sia prevista e accertata dall'ENAC la possibilità di un recupero del ritardo degli investimenti;

d) il parametro  $h$  può essere rivisto, alla conclusione del periodo di programmazione, in relazione all'effettivo fabbisogno di risorse per investimenti, si da accelerare o rallentare - a seconda dei casi - il ritmo di convergenza verso i livelli tariffari europei;

e) i livelli tariffari europei di riferimento sono variabili in rapporto alla loro dinamica, ma vanno intesi come "tetto", non superabile se non per accertate e documentate ragioni;

f) l'ENAC sviluppa, sentite le associazioni rappresentative dei gestori e dei vettori, un'adeguata metodologia per la definizione e per la comparazione con i benchmark europei: (i) dei parametri di qualità dei servizi offerti agli utenti e alle compagnie, (ii) dei parametri di efficienza e (iii) dei livelli tariffari europei, a parità di poteri di acquisto e di tipologia dei servizi; a tal fine l'ENAC, sentite le parti, definisce una classificazione di aeroporti italiani e di aeroporti comunitari (individuati fra le migliori realtà europee), tale da consentire comparazioni fra realtà quanto più possibile omogenee;

g) l'ENAC effettua un costante monitoraggio del conseguimento degli obiettivi di cui sopra e riferisce i risultati al Dipartimento per l'aviazione civile.

Inoltre:

a) Nei limiti del tetto di cui sopra, i diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero di ciascun aeroporto:

- ◆ sono armonizzati per i collegamenti nazionali e infra-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;

- ◆ in ottemperanza al disposto della L. 662/96, art. 2, comma 189, lettera c, i gestori aeroportuali possono, senza discriminazioni fra compagnie aeree, differenziare i diritti sulla base dell'intensità di traffico per fasce orarie, entro *range* predeterminati dall'ENAC.
- b) in ottemperanza al disposto della L. 662/96, art. 2, comma 189, lettera b (che prevede la differenziazione dei diritti fra aeroporti in funzione delle dimensioni del traffico possono essere introdotti differenziali fra aeroporti (i) sulla base dei diversi costi unitari e (ii) di considerazioni di politica del trasporto aereo, fermo restando il principio della copertura dei costi.

#### 4.2.2.- Tasse di imbarco passeggeri

Valgono per questa tipologia i medesimi riferimenti normativi e i criteri definiti per i diritti di atterraggio e decollo, sosta e ricovero.

Per le tasse di imbarco passeggeri va applicata l'equazione (I).

#### 4.2.3.- 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 del costo di gestione dei servizi.

Per la determinazione delle tasse di imbarco e sbarco merci si applica l'equazione:

$$(II) p_t = p_{t-1}(1 + p_t^* - x_t)q_{t-2} + (P_o - p_o)\gamma(1+i)^t$$

per la cui simbologia si rinvia alla sezione 4.2.1, e con base a scorrimento.

Nella determinazione del parametro  $x$  si tiene conto di eventuali esigenze di investimento che non trovino copertura nella dinamica tariffaria assicurata dalla (II);  $q_{t-2}$ , standard di qualità fissato come obiettivo annuale, secondo quanto previsto alla precedente sezione 4.2.1.

#### 4.2.4.- 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:

- a) il controllo dei passeggeri in partenza e in transito;
- b) il controllo del bagaglio al seguito dei passeggeri;
- c) il controllo dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso, ove espletati.

Per tali servizi il suddetto DM prevede:

- che i corrispettivi a carico dell'utenza siano determinati a copertura dei costi, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione (art. 8);
- che il Ministero vigilante e l'Autorità di Pubblica sicurezza verifichino la funzionalità dei servizi e il rispetto degli standard richiesti a livello internazionale (art. 7).

$$(III) p_t = p_{t-1}(1 + p_t^* - x_t)q_{t-2} + (P_o - p_o)\gamma(1+i)^t$$

per la cui simbologia si rinvia alla sezione 4.2.1, e con base a scorrimento.

Nella determinazione del parametro  $x$  si tiene conto di eventuali esigenze di investimento che non trovino copertura nella dinamica tariffaria assicurata dalla (III);  $q_{t-2}$ , standard di funzionalità fissato come obiettivo annuale, secondo quanto previsto alla precedente sezione 4.2.1.

Nella formula (III) i servizi di cui ai precedenti punti a) e b) vanno considerati congiuntamente. I servizi di cui al punto c), ove ricorrano, vanno considerati separatamente, sempre mediante applicazione della medesima formula.

#### 4.2.5.- Corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo

I corrispettivi per l'uso (i) delle infrastrutture centralizzate, (ii) dei beni di uso comune e (iii) dei beni di uso esclusivo sono disciplinati dal d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 13, il quale, all'art. 10, c. 1(d) stabilisce che l'ENAC vigili affinché tali corrispettivi siano pertinenti ai costi di gestione e di sviluppo del singolo aeroporto.

(IV)  $p_t = p_{t-1}(1 + p_t^* - x_t) + (P_o - p_o)\gamma(1+i)^t$   
per la cui simbologia si rinvia alla sezione 4.2.1, e con base a scorrimento.

Nella determinazione del parametro  $x$  si tiene conto di eventuali esigenze di investimento che non trovino altrimenti copertura nella dinamica tariffaria assicurata dalla (IV).

La (IV) viene applicata separatamente per ciascuna di esse e per raggruppamenti omogenei interni a ciascuna di esse, anche in relazione alle caratteristiche della domanda.

#### 4.2.6.- Corrispettivi per i servizi di assistenza a terra, quando questi siano offerti 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 e della navigazione, 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.

La formula regolatoria per la determinazione di ciascun servizio di assistenza a terra, qualora erogato - di diritto o di fatto- da un unico prestatore, è:

(V)  $p_t = p_{t-1}(1 + p_t^* - x_t) + (P_o - p_o)\gamma(1+i)^t$   
per la cui simbologia si rinvia alla sezione 4.2.1, e con base a scorrimento.

Tale formula va applicata separatamente per ciascun servizio o per raggruppamenti omogenei degli stessi, anche in relazione alle caratteristiche della domanda. Sono escluse pratiche di "tariffazione a pacchetto".

### **5.- Contratti di programma**

I parametri da includere nel modello sono stabiliti - aeroporto per aeroporto - con contratti di programma stipulati dall'ENAC con ciascun gestore aeroportuale, approvati dai Ministri competenti, i quali definiscono il profilo temporale della dinamica dei proventi.