

<p>Personale da trasferire all'eventuale nuovo gestore</p>	<p>Elenco del personale interessato dal trasferimento, riportando per ogni addetto, in forma anonima, le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - n. matricola; - data di nascita; - anzianità contributiva; - data di assunzione; - qualifica; - livello di inquadramento o parametro; - inidoneità alla mansione relativa alla qualifica posseduta; - abilitazioni possedute; - sede di lavoro; - categoria di attività; - mansione prevalente; - deposito/officina/impianto di appartenenza; - linea/tratta ferroviaria di impiego prevalente; - tempo pieno/parziale (indicare percentuale); - tipologia di contratto (tempo indeterminato /determinato/ altro); - scadenza (se applicabile); - trattamento economico⁴: costo complessivo annuo e mesi lavorati. <p>Il suddetto elenco contiene anche una informazione riepilogativa del costo di tutto il personale da trasferire, suddiviso per categoria di attività, con la specifica indicazione delle diverse componenti: quota CCNL, quota contratto integrativo aziendale (qualora applicabili all'aggiudicatario), oneri sociali, rateo annuo accantonamento TFR, oneri accessori, altro. Vengono inoltre indicati i seguenti ulteriori dati: complessivo TFR da trasferire e nella disponibilità del datore di lavoro e tipo ed importo del contenzioso in essere tra l'attuale</p>	<p>G</p>	<p>Bando di gara /lettera di invito (Disciplinare di gara e data room)</p>
--	--	----------	--

⁴ I dati economici fanno riferimento all'ultimo anno di esercizio economico-finanziario concluso e sono coerenti con i dati della relativa Relazione di Bilancio.

	gestore ed i relativi dipendenti (se trasferito). Contratti integrativi aziendali vigenti (qualora applicabili all'aggiudicatario); Accordi sottoscritti con le parti sociali contenenti le modalità di trasferimento del personale.		
--	--	--	--

Prospetto n.2**Predisposizione del PEF simulato****Predisposizione del conto economico simulato**

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento (CE) n. 1370/07. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale,
- spese per l'energia,
- oneri per le infrastrutture,
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico,
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri,
- costi fissi;

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

Ciascuna delle suddette categorie di costo può essere a sua volta maggiormente dettagliata in funzione delle specifiche caratteristiche delle attività oggetto di gara, in conformità alle migliori pratiche contabili del settore e ai criteri contabili internazionali. In ogni caso, i costi indicati devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. I costi vanno stimati sulla base di ipotesi di efficienza, con riferimento a un'impresa mediamente efficiente e in relazione agli investimenti da effettuare, tenendo conto dell'andamento dei prezzi al consumo per gli anni di durata dell'affidamento come desumibile dalle proiezioni presentate nei documenti ufficiali (o nel Documento di Economia e Finanza) del Governo.

Per quanto riguarda i costi del personale, la stima è condotta applicando i valori medi del costo unitario annuo del lavoro per le diverse qualifiche, così come desumibili dal CCNL e dai contratti aziendali (se gli stessi vengono trasferiti) moltiplicati per il totale degli addetti previsti.

Per quanto riguarda gli ammortamenti, la stima è basata su una durata standard della vita utile delle varie tipologie di cespiti ricomprese nel parco dei beni di investimento richiesti. Rispetto alla stessa stima di vita utile sono commisurati gli oneri di manutenzione. Il fabbisogno di tali beni, con particolare riferimento al materiale rotabile e ai beni strumentali eventualmente richiesti per l'effettuazione del servizio, è stimato sulla base del programma di esercizio oggetto di gara, tenendo conto degli orari dei servizi e delle massime uscite necessarie.

Se non già ricompresi nella remunerazione del capitale (come è il caso laddove si adotti una misura del costo del capitale che ponderi sia il costo del capitale di rischio che quello del capitale di terzi, come il parametro del "costo medio ponderato del capitale" o *Weighted Average Cost of Capital* - WACC), devono essere considerati gli oneri finanziari correlati sia all'acquisto di beni

strumentali (fabbisogno finanziario), sia anche alle specifiche modalità di pagamento del corrispettivo (fabbisogno corrente).

Fase 2. Valutazione delle diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori, ecc.). Per quanto riguarda la voce di ricavo generalmente più rilevante, i ricavi da traffico, la stima va condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente competente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati. Nel computo vanno considerati anche gli eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)", effetti che si riferiscono ai vantaggi economici, traducibili in maggiori introiti, che non potrebbero conseguirsi se non si gestissero i servizi soggetti a OSP. Tali vantaggi sono da ritenersi già largamente computati nella stima dei ricavi da traffico, nella misura in cui questi tengono conto degli "effetti di rete" per calcolare i passeggeri trasportati e nella stima delle altre tipologie di ricavo (es. ricavi da pubblicità, se ammessi dalle regole di gara).

Fase 3. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto *"dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica"* [Allegato al Reg. (CE) n. 1370/2007]. A tale proposito l'ente affidante formula precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi con il gestore per tutta la durata dell'affidamento. Quanto più numerose sono le tipologie di rischio che gravano sull'ente affidante e maggiore la loro entità, tanto minore deve essere la remunerazione del capitale proprio riconosciuta al gestore. La misura dell'utile non deve essere necessariamente positiva o la stessa per tutti gli anni di durata dell'affidamento in considerazione della possibile diversa incidenza del rischio d'impresa nei vari anni, ma anche in virtù della gradualità dei processi di recupero di efficienza che le caratteristiche della gara consentono all'affidatario (oltre che in virtù del progetto industriale dello stesso).

La stima dei valori del conto economico deve essere compatibile con le ipotesi assunte per la predisposizione dello stato patrimoniale, distinto per fonti e impieghi e strutturato secondo il criterio funzionale al fine di identificare le diverse aree gestionali: operativa, finanziaria e accessoria.

Prospetto n. 3**Tipologie di rischio**

- | | |
|----|---|
| 1. | Variazioni costi operativi |
| 2. | Variazioni costo del personale di cui:
- al CCNL
- ai contratti aziendali |
| 3. | Variazioni costi dei carburanti |
| 4. | Variazioni elementi di ricavo |
| 5. | Variazioni costi finanziari:
- Oneri finanziari |
| 6. | Modifiche Legislative |
| 7. | Modifiche Sistema Tariffario |
| 8. | Investimenti |



Prospetto n. 4**Schema per il calcolo della compensazione in caso di affidamento *in house* o diretto****Metodologia per il calcolo delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico in caso di affidamento non competitivo**

Fase 1. Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio in base a quanto indicato nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c) del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Tali voci sono così specificate:

- spese per il personale;
- spese per l'energia;
- oneri per le infrastrutture;
- oneri per la manutenzione e riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico;
- oneri del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri;
- costi fissi.

Esse vanno raccordate con le analoghe voci di costo della nomenclatura del conto economico del bilancio, previste dall'articolo 2425 del Codice Civile, e precisamente:

- B6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- B7) per servizi;
- B8) per godimento beni di terzi;
- B9) per il personale;
- B10) ammortamenti e canoni;
- B11) variazione delle rimanenze;
- B12) accantonamenti per rischi;
- B13) altri accantonamenti;
- B14) oneri diversi di gestione.

Fase 2. I suddetti costi devono essere decurtati delle voci non necessarie per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, ovvero di quei costi che, pur potendo comparire nel bilancio degli affidatari, non sono e non possono essere ricondotti funzionalmente alla fornitura degli obblighi di servizio pubblico.

Fase 3. Individuazione dei *driver* (parametri di riferimento) per l'allocazione dei costi comuni in conformità alle determinazioni dell'Autorità in merito all'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b) del decreto legge n. 201/2011 concernente la determinazione dei "criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate").

Fase 4. Attribuzione dei costi comuni in base ai criteri di cui ai punti precedenti.

Fase 5. Calcolo degli eventuali effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi in questione.

Fase 6. Detrazione dei ricavi tariffari e di qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio.

Fase 7. Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto "dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica" [Allegato al Reg. (CE) n. 1370/2007]. Anche in questo caso, rileva formulare precise e circostanziate ipotesi di suddivisione dei rischi tra gestore e Ente affidante per tutta la durata dell'affidamento, tenendo conto che l'affidamento *in house* si

qualifica come un appalto, essendo i rischi tutti in capo al secondo per la specifica connotazione del "controllo analogo", mentre nell'affidamento diretto non vanno considerati i rischi di mercato. Il risultato delle operazioni di cui sopra corrisponde all'effetto finanziario netto che deve essere compensato all'operatore.

Prospetto n. 5

Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti

- a) periodo di validità;
- b) caratteristiche dei servizi offerti e programma di esercizio (in allegato l'Orario dei servizi programmati);
- c) obblighi di servizio pubblico (OSP), con richiamo ai criteri di loro individuazione, e diritti di esclusiva⁵;
- d) standard quali-quantitativi minimi del servizio espressi in termini di standard generali e specifici ed obiettivi minimi di miglioramento⁶;
- e) obblighi verso le persone a mobilità ridotta;
- f) modalità di coinvolgimento degli utenti nel monitoraggio e di ridefinizione degli standard e dei livelli di qualità;
- g) oggetto, forme, strumenti (ed eventuali organi) di controllo, monitoraggio e rendicontazione degli adempimenti contrattuali di natura quali-quantitativa, economica, gestionale e di investimento;
- h) carta della qualità del servizio (comprensiva delle procedure di reclamo, conciliazione e risoluzione delle controversie e degli indennizzi automatici agli utenti, degli obblighi informativi ed adeguate forme di garanzia nei confronti degli utenti);
- i) struttura tariffaria adottata e criteri di aggiornamento annuale, disciplina dei canali di distribuzione;
- j) agevolazioni e riduzioni tariffarie a specifiche categorie di utenze⁷ (solo per contratti *net cost*);
- k) condizioni e modalità di tariffazione interoperabile (ove previsto il biglietto multimodale);
- l) modalità di contrasto ed obiettivo di recupero dell'evasione tariffaria;
- m) altri eventuali ricavi complementari (solo per contratti *net cost*);
- n) corrispettivi a copertura delle prestazioni affidate e a compensazione degli obblighi di servizio pubblico e modalità di determinazione e adeguamento conseguenti al tasso di inflazione programmato e alla velocità commerciale e a modifiche della struttura tariffaria, nonché modalità di pagamento e tutele in caso di ritardato pagamento⁸;
- o) programma degli investimenti (contribuzione pubblica, piano ammortamento, condizioni di riscatto);
- p) piano economico-finanziario (PEF) (allegato);
- q) meccanismi incentivanti (premi e penali) di efficienza, investimenti, qualità, ricavi, redditività o numero di passeggeri trasportati;

⁵Fermo restando la non considerazione dei contratti di servizio dei servizi di trasporto non soggetti a un regime di esclusiva.

⁶Gli standard quali-quantitativi dei servizi, sia generali che specifici, contenuti nelle Carte della qualità dei servizi coprono almeno tutte le dimensioni qualitative indicate nella Carta della mobilità (di cui al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) e/o nella norma UNI EN 13816 così come determinati nella convenzione/contratto di servizio.

⁷Con indicazione della tipologia delle esenzioni/agevolazioni tariffarie riconosciute, della metodologia utilizzata per la stima/computo del mancato introito e delle modalità e tempi di rimborso del corrispondente corrispettivo al gestore.

⁸I corrispettivi vanno suddivisi almeno nelle seguenti componenti:

- corrispettivo a copertura degli obblighi di servizio pubblico;
- corrispettivo a copertura degli oneri di ammortamento per gli investimenti eventualmente previsti;
- corrispettivo a copertura dei canoni per l'uso delle infrastrutture o di altri beni strumentali;
- corrispettivo a copertura di agevolazioni e/o esenzioni tariffarie (nel caso dei contratti *net cost*);
- corrispettivo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio (comma 461, articolo 2 della legge 244/2007).

La suddetta suddivisione del corrispettivo vale anche per i contratti affidati con modalità *in house* e diretta.

- r) modalità di sub affidamento (ove previsto);
- s) obbligo di manutenzione del materiale rotabile e degli impianti;
- t) disciplina di messa a disposizione dei beni essenziali e dei beni indispensabili all'effettuazione del servizio (in allegato, per i servizi ferroviari, l'Accordo Quadro di cui al decreto legislativo n. 188/2003), canoni di locazione e/o eventuali valori di subentro;
- u) modalità di gestione delle emergenze;
- v) disciplina delle eventuali proroghe e il preavviso minimo per esercitare la proroga;
- w) condizioni e modalità per la modifica del contratto e della revisione del PEF (ove necessario);
- x) condizioni e modalità per la risoluzione del contratto;
- y) modalità di risoluzione delle controversie tra gestore ed ente affidante;
- z) obblighi del gestore al termine del contratto o in caso di cessazione anticipata del contratto, ivi inclusa la eventuale previsione in merito all'acquisto da parte dell'ente affidante del materiale rotabile in uso all'aggiudicatario a valore di mercato;
- aa) garanzie definitive;
- bb) sanzioni amministrative (ove previste) e rimedi di carattere civilistico, ivi incluse eventuali clausole penali, in caso di mancata osservanza di clausole contrattuali da parte del gestore o dell'ente affidante; sanzioni amministrative nei confronti del gestore che violi il divieto di conferire, dopo l'aggiudicazione e per l'intera durata del contratto, funzioni o incarichi ai componenti della commissione aggiudicatrice;
- cc) obbligo di applicazione dei contratti collettivi di lavoro per comparto sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
- dd) ridefinizione dei rapporti con i lavoratori dipendenti e capitale investito in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del convenzione.

PAGINA BIANCA

Allegato B alla Delibera n. 26/2015

Modalità per la partecipazione alla consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici

L'Autorità intende acquisire, tramite consultazione, le osservazioni dei soggetti interessati sullo schema di provvedimento in materia di misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

Le suddette osservazioni, recanti la dicitura "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" nonché l'indicazione del mittente, potranno essere inviate esclusivamente in formato editabile entro il termine tassativo di 30 giorni dalla pubblicazione sul sito web dell'Autorità della Delibera n. 26/2015 all'indirizzo di posta elettronica (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it

Motivate osservazioni devono essere fornite in modo puntuale e sintetico e nel rispetto dell'ordine espositivo proposto. Ove contenenti dati commerciali sensibili, esse sono fornite sia in via "riservata", sia in versione "pubblica". La versione "pubblica" delle osservazioni pervenute potrà essere pubblicata sul sito web dell'Autorità, all'indirizzo www.autorita-trasporti.it.

PAGINA BIANCA

Delibera n. 32/2015

Procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali

L'AUTORITÀ nella sua riunione del 23 aprile 2015;

- VISTO** l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);
- VISTO** in particolare, l'art. 37, comma 2, del citato decreto-legge n. 201/2011 e, più specificamente:
- la lett. g) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «...con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto»;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 13/2013, del 19 dicembre 2013, di entrata in operatività della stessa;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, recante il "Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse";
- RILEVATO** che tra i compiti attribuiti all'Autorità dalla citata lett. g) del comma 2 dell'art. 37 del d.l. 201/2011 rientra quello di definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;
- RILEVATO** che, al fine di definire i suddetti ambiti ottimali di gestione, nel corso del 2014 l'Autorità ha ritenuto di avviare, per il periodo tra il 2005 ed il 2013, in collaborazione con le società concessionarie autostradali, una prima ricognizione dei dati tecnico – economico – contabili dei gestori;



- RILEVATO** che, con nota in data 21 marzo 2014, n.233, l'Autorità ha formulato una specifica richiesta ad AISCAT, ai fini della suddetta ricognizione;
- RILEVATO** che, a seguito dell'interlocuzione successivamente intervenuta tra l'Autorità ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità, con nota in data 16 aprile 2014, n. U341/2014, ha formulato, ai sensi dell'art. 37, comma 3, del d.l. 201/2011, a ciascuna società concessionaria, richiesta di invio dei dati anagrafici, tecnici ed economici relativi al periodo 2005 - 2013;
- RILEVATO** altresì che, a seguito di una prima acquisizione dei dati, sono stati formulati specifici solleciti volti al completamento di tale ricognizione, fissando il termine del 15 settembre 2014 per la completa trasmissione dei dati;
- RILEVATO** che le società concessionarie hanno completato la trasmissione dei dati richiesti entro il suddetto termine del 15 settembre 2014;
- RILEVATO** che l'Autorità, con note in data 4 marzo 2015, ha richiesto alle società concessionarie di inviare i dati in questione relativi anche all'anno 2014;
- RITENUTO** necessario avviare un procedimento preordinato alla definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;
- VISTA** la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA

Articolo 1

1. Per motivazioni di cui alle premesse, è avviato il procedimento per la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.
2. Il responsabile del procedimento è l'Ing. Roberto Piazza, dirigente dell'Ufficio accesso alle infrastrutture dell'Autorità.
3. Il termine di conclusione del procedimento è fissato al 30 giugno 2015.

La presente delibera è pubblicata sul sito internet dell'Autorità.

Torino, 23 aprile 2015



Il Presidente


Andrea Camanzi

DELIBERA n. 35/2015

Proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali dell'Aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze per il periodo tariffario 2015-2018: conformità ai Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali approvati con Delibera ART n. 64/2014 e chiusura del procedimento di risoluzione delle controversie avviato con Delibera n. 31/2015

L'Autorità, nella sua riunione del 7 maggio 2015;

- VISTA** la Direttiva 2009/12/UE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i Diritti Aeroportuali;
- VISTO** l'articolo 37 del decreto-Legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito: Autorità) come successivamente integrato e modificato;
- VISTI** gli articoli da 71 a 82 del decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;
- VISTO** il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (cd. Sblocca Italia), convertito, con modificazioni, con legge 11 novembre 2014, n.164, ed in particolare l'articolo 1, commi 11 bis, 11 ter e 11 quater;
- VISTA** la Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 *"Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*;
- VISTI** in particolare i capitoli 3, 4, 5, 6 del Modello 2 approvato con la Delibera citata e relativi rispettivamente a:
- Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
 - Informativa da parte del gestore e dei vettori;
 - Esito della consultazione;
 - Procedure di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza dell'Autorità;
- VISTA** la lettera, assunta agli atti al prot. 2854/2014, con cui la Società Aeroporto di Firenze S.p.A. (di seguito: AdF), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile "Amerigo Vespucci" di Firenze, ha notificato all'Autorità, in data 30 dicembre 2014, l'apertura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018, adottando il predetto Modello 2 approvato con Delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 (di seguito: "Modello");
- VISTA** la documentazione, in lingua italiana ed inglese, che AdF ha trasmesso all'Autorità e presentato alla propria Utenza aeroportuale ai fini della Consultazione, in merito ai contenuti della suddetta proposta;



- VISTA** l'ulteriore documentazione che AdF ha trasmesso all'Autorità ai fini della verifica della conformità della suddetta proposta al Modello, pervenuta in data 5 febbraio 2015 ed assunta agli atti al prot. n. 412/2015;
- VISTA** la lettera del 25/03/2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 1246/2015 (con relativi allegati registrati ai prot. 1247/2015 e 1248/2015), con cui AdF ha provveduto alla formale trasmissione all'Autorità della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali, corredata di tutta la documentazione necessaria, comunicando inoltre:
- la chiusura della Procedura di Consultazione degli Utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei Diritti aeroportuali da applicarsi nel Periodo tariffario 2015/2018;
 - la dichiarazione che *"sulla proposta definitiva non è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti Aeroportuali"*;
 - la volontà di pubblicare e trasmettere a IATA ed alle compagnie aeree, in data 26 marzo 2015, del livello delle tariffe previsto per il 2015;
 - l'applicazione, salvo diverso avviso dell'Autorità, di tali tariffe a partire dal 26 maggio 2015;
 - la richiesta, alla stessa Autorità, di provvedere alle attività ad essa spettanti per quanto previsto dal Modello;
- VISTI** i verbali delle audizioni degli Utenti aeroportuali, convocate da AdF presso l'aeroporto di Firenze, del 13 febbraio 2015 e del 3 marzo 2015, ed in particolare:
- l'allegato 5 al verbale dell'audizione del 3 marzo, in cui è rappresentata la tabella relativa agli indicatori di qualità, compresa nel Piano delle Qualità e della Tutela Ambientale allegato alla proposta di revisione dei diritti, aggiornata sulla base delle variazioni concordate fra Gestore ed Utenti nel corso della stessa audizione, con la sola riserva dell'approvazione da parte di ENAC;
 - l'allegato 6 al verbale dell'audizione del 3 marzo, in cui è rappresentata la proposta di *Service Level Agreements* da parte degli Utenti dell'aeroporto, sulla quale AdF si è impegnata ad aprire un tavolo per la discussione;
- VISTO** il verbale dell'incontro tenutosi in data 15 aprile 2015, presso la sede dell'Autorità a seguito di convocazione di AdF con preventiva segnalazione, da parte degli Uffici dell'Autorità al Gestore aeroportuale, di alcune tematiche meritevoli di approfondimento, emerse nel corso della verifica di conformità al Modello;
- CONSIDERATO** il procedimento istruttorio eseguito dagli Uffici dell'Autorità e in particolare:
- la valutazione dei documenti prodotti da AdF a nel corso dell'audizione del 15 aprile 2015, al fine di verificarne la rispondenza alle osservazioni verbalizzate nel corso della suddetta audizione, con particolare riferimento alle fonti e alle tempistiche di erogazione dei finanziamenti pubblici, meritevole di adeguata informativa nei confronti degli Utenti dell'aeroporto;
 - la valutazione delle ulteriori tematiche segnalate da parte di AdF nel corso della stessa audizione e ivi verbalizzate, riguardanti rispettivamente: (i) l'esistenza di un errore materiale nella quantificazione delle unità di servizio correlate al prodotto "Diritti di imbarco-sbarco merci"; (ii) le modalità di recupero dei costi