

effetto leva, il calcolo della percentuale di scostamento verrà effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento (1-x).

5. Il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del Periodo tariffario va verificato annualmente sulla base degli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale, Q ed A, determinati sulla base delle relazioni che seguono

$$Q(t) = \sum_j I_{qj}(t) \cdot P_{qj}$$

$$A(t) = \sum_j I_{aj}(t) \cdot P_{aj}$$

dove:

- a) $I_{qj}(t)$ = valore del j-esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- b) P_{qj} = peso del j-esimo indicatore analitico di qualità;
- c) $I_{aj}(t)$ = valore del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- d) P_{aj} = peso del j-esimo indicatore di tutela ambientale.

Gli indici sintetici di cui al presente punto devono essere confrontati, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri q e α , con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità (Q_0) e di tutela ambientale (A_0) calcolati ex ante per ciascun anno del Periodo regolatorio mediante le seguenti formule:

$$Q_0(t) = \sum_j O_{qj}(t) \cdot P_{qj}$$

$$A_0(t) = \sum_j O_{aj}(t) \cdot P_{aj}$$

dove:

- a) $O_{qj}(t)$ = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di qualità (I_{qj}) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
 - b) $O_{aj}(t)$ = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale (I_{aj}) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base
6. Se dal confronto degli indicatori risulta che $Q=Q_0$ allora $q=0$, e analogamente se $A=A_0$, allora di ha $\alpha=0$. Gli obiettivi di qualità ed ambiente si intendono raggiunti anche qualora si riscontrino risultati all'interno di una fascia di tolleranza di $\pm 1\%$, senza alcun riconoscimento di incremento/decremento tariffario come sopra indicato.

Nel caso in cui i risultati cadano all'esterno di tale intervallo, il meccanismo premiante/penalizzante è impostato come segue:

- a) si individua una fascia percentuale di scostamento, anno per anno, dall'indicatore-obiettivo sintetico (di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno (ovviamente più ampia di quella al punto precedente);
 - b) si assegna a ciascuno dei parametri q e α il loro valore massimo ($\pm 1\%$) al superamento dei valori estremi di detta fascia;
 - c) nel caso, invece, si registrino valori intermedi, positivi o negativi, nell'ambito della fascia di scostamento, i parametri q e α verranno quantificati con proporzionalità diretta.
7. In particolare, il limite inferiore della fascia di scostamento è fissato anno per anno dall'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno precedente ($Q_0(t-1)$, $A_0(t-1)$), mentre il limite superiore è calcolato incrementando l'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno di riferimento di un valore pari alla differenza fra tale obiettivo e quello assegnato per l'anno precedente. Ai fini di quanto sopra, nel primo anno del Periodo tariffario si assume l'Anno ponte come anno precedente.
8. In aggiunta alle casistiche riportate al par.11.2, punto 19, delle Linee guida ENAC, ove in un anno t del periodo/sottoperiodo tariffario, si verifichi che $Q(t)$ è maggiore o uguale al limite superiore della fascia di scostamento previsto per l'anno $t+1$, l'indicatore obiettivo sintetico $Q_0(t+1)$ andrà rideterminato, per le annualità residue, sommando al valore $Q_0(t+1)$ programmato un valore pari alla metà della differenza tra l'indicatore sintetico di qualità $Q(t)$ ed il limite superiore della fascia di scostamento previsto per l'anno t . Fermo restando che il limite inferiore della fascia di scostamento è, di norma, rappresentato dall'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno precedente, come previsto al punto 7, al verificarsi della fattispecie ora illustrata, per il primo anno, il limite inferiore della fascia di scostamento sarà rappresentato dall'indicatore obiettivo sintetico Q_0 programmato per tale annualità
9. Andrà considerato che il miglioramento dei livelli di qualità e di tutela dell'ambiente costituiscono un "bene" che si riflette su tutti i servizi aeroportuali. Pertanto gli effetti del meccanismo premiante/penalizzante – fissato in un massimo di $\pm 1\%$ dei parametri q e α – dovranno essere spalmati su tutti i servizi aeroportuali, regolamentati e non regolamentati – in relazione alla rispettiva quota di ricavi, misurata per ragioni di semplicità, sull'Anno base. Pertanto, laddove per ipotesi i servizi regolamentati contribuissero nell'Anno base al 70% dei ricavi complessivi della gestione aeroportuale, la variazione massima dei parametri q ed α sarebbe pari a $0,70 * \pm 1\%$.
10. Dato che gli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi dell'anno $t-1$ hanno effetto sui corrispettivi dell'anno $t+1$, in occasione del monitoraggio annuale il Gestore dovrà dare evidenza alla utenza ed alle Autorità richiedenti – ENAC ed ART - dei risultati ottenuti nell'annualità precedente. In particolare il Gestore, entro il 31 ottobre di ciascun anno,

dovrà fornire il dato consuntivo per l'annualità immediatamente precedente degli indicatori analitici di qualità e tutela ambientale. .

11. L'impostazione che precede prevede un sistema di premi/penalizzazioni che agisce simmetricamente. Ad esso deve tuttavia accompagnarsi un elemento di asimmetria in base al quale nelle situazioni in cui si verificano in un determinato anno peggioramenti rispetto agli obiettivi assegnati ad anni precedenti o, addirittura, rispetto agli standard consuntivati nell'Anno base, le penalizzazioni devono eccedere i premi. Si tratta di situazioni particolarmente gravi che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del Gestore – devono essere penalizzate con maggiore incisività. Si applicherà in tali casi un ulteriore sistema "sanzionatorio" che assegna al parametro q (ovvero α), già quantificato in -1% ($-0,7\%$), una componente aggiuntiva fino ad un massimo di -1% ($-0,7\%$).
12. L'impatto tariffario del parametro ε sulla dinamica del singolo Corrispettivo Regolamentato scaturirà dalla formula illustrata al precedente par. 8.2.1.
13. In esito alle Consultazioni condotte in ciascun anno del Periodo tariffario, come disciplinate nello specifico capitolo, previa verifica della corretta applicazione del presente Modello, l'ART potrà procedere alla acquisizione di ogni elemento ulteriore ritenuto necessario per le verifiche richieste a seguito di eventuale mancato accordo o comunque dalla stessa ART ritenute opportune per la validazione o rettifica del valore del parametro ε applicabile per l'annualità immediatamente successiva.

Questione 8.14.A- Si chiedono osservazioni motivate in merito a quanto indicato ai par. 8.11-8.12-8.13-8.14

ANNESSE 1- Format per la Notifica ad ART della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali

Alla Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto : Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione degli utenti

Il sottoscritto.....in qualità di Presidente della Societàaffidataria della gestione dell'aeroporto di, notifica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno **XX** l'avvio della consultazione degli utenti del proprio aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario 201.. /201... .

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello tariffario di riferimento, questa Società ha provveduto a predisporre il "Documento di Consultazione", contenente la proposta di modifica dei Diritti aeroportuali, che viene trasmesso su supporto informatico a codesta Autorità in allegato alla presente notifica, integrato, rispetto alla informativa che deve essere presentata agli Utenti aeroportuali, della contabilità analitica certificata relativa anno.....che costituisce Anno base di riferimento per il Periodo tariffario 201.. /201... .

Alla data sopra riportata, la scrivente società provvederà a comunicare agli Utenti l'avvio della Consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali e contestuale messa a disposizione, con accesso riservato *online*, del Documento di consultazione, dando preavviso di convocazione degli utenti in pubblica audizione fissata per il giorno **YY**.

Si chiede a codesta Autorità di voler provvedere ad ufficializzare per l'aeroporto di l'avvio della Procedura inerente l'aggiornamento dei Diritti aeroportuali , dando pubblicità sul proprio sito della Notifica ricevuta.

Data.....

.....

(Firma)

ANNESSO 2 - Contabilità analitica

Contabilità analitica all'Anno base e la relativa Certificazione redatta in conformità di al FORMAT di cui all'Allegato 1 delle Linee Guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007

http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento/linee_guida/index.html

ANNESSO 3- Format per Istanza formale verso ART di esame della proposta di modifica dei diritti aeroportuali

Alla Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto : Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto.....in qualità di Presidente della Societàaffidataria della gestione dell'aeroporto di, comunica a codesta Autorità di avere concluso la Procedura di Consultazione in data..... sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario 201.. /201... già inviata a codesta Autorità in data..... con la nota n. di notifica di apertura delle consultazioni degli Utenti .

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello tariffario di riferimento, lo scrivente provvede a trasmettere a codesta Autorità la proposta definitiva elaborata all'esito della Procedura, unitamente a copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione, comprensiva delle verbalizzazioni della/e pubblica/che audizione/ii.

Al riguardo dichiara che sulla proposta definitiva è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti aeroportuali, come da relazione unita alla presente comunicazione nella quale vengono evidenziate le convergenze raggiunte. Pertanto la società, ove nulla osti da parte di codesta Autorità, provvederà alla pubblicazione della proposta definitiva in data

(Alternativa) Al riguardo dichiara che sulla proposta definitiva non è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti aeroportuali, come da relazione unita alla presente comunicazione nella quale vengono evidenziate le tematiche sulla quali residuano posizioni non convergenti, con esposizione delle motivazioni che sostengono le contrapposte posizioni emerse sulla singola tematica.

In relazione a quanto sopra comunicato e con riferimento alla documentazione trasmessa unitamente alla presente nota, si chiede a codesta Autorità di voler provvedere alle attività ad Essa spettanti per quanto previsto dal Modello di Regolazione dei Diritti aeroportuali .

Data.....

.....

(Firma)

ALLEGATO 1- Indicatori di tutela ambientale**ALLEGATO 1****INDICATORI DI TUTELA AMBIENTALE****GRUPPO 1 – TRAGUARDI PRIORITARI**

Appartengono a questo gruppo i traguardi ambientali prioritari ai fini delle politiche ambientali nel settore aeronautico, anche in conformità di quanto deliberato nei pertinenti consessi internazionali, e che possono comportare un investimento economico importante nel corso del periodo regolatorio, inseriti nel piano degli investimenti approvato dalla Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti dell'ENAC.

1.A. Risparmio energetico

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Nuovi impianti di illuminazione in sostituzione di quelli esistenti con apparecchi a basso consumo (LED, fluorescenti, ecc.)	KWh utilizzati post intervento/KWh utilizzato pre intervento
Installazione dei componenti opachi di involucro al di sotto dei valori limite di trasmittanza indicati dalla normativa	% Risparmio di W/m^2K rispetto al limite normativo
Installazione dei componenti trasparenti di involucro al di sotto dei valori limite di trasmittanza indicati dalla normativa	% Risparmio di W/m^2K rispetto al limite normativo
Riduzione del consumo di energia mediante sistemi di gestione degli apparati di illuminazione (Building Management System (cellule fotosensibili, sensori di movimento, ecc.)	% risparmio di energia sul consumo storico
Riduzione del consumo di energia mediante impianti di condizionamento ad elevata efficienza	KWh installata/KWh preesistente

1.B. Produzione di energia alternativa da fonte rinnovabile

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Produzione di energia elettrica tramite installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi, integrati o in facciata e sulle pensiline di attesa dei passeggeri.	MWh prodotti/ MWh totale di consumo
Riduzione del consumo di energia per il riscaldamento passivo tramite accumulo termico e restituzione passiva, recupero del calore	KWh/m ² /anno
Riduzione del consumo di energia tramite lo sfruttamento passivo della ventilazione naturale per il raffrescamento degli ambienti	KWh/m ² /anno
Produzione di energia termica tramite impianti solari in copertura o in facciata	MWh prodotti/ MWh totali installati
Produzione di energia elettrica e termica tramite impianti alimentati da biomasse reperibili localmente	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati
Produzione di energia elettrica, termica e frigorifera tramite impianti di cogenerazione e trigenerazione	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati
Produzione di energia elettrica e termica tramite impianti geotermici a bassa entalpia	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati

1.C. Abbattimento emissioni

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Sostituzione del parco veicoli esistente con veicoli alimentati con carburanti di minor impatto ambientale o a ridotte emissioni (gas naturale, biodiesel, trazione elettrica, idrogeno, ibridi)	% dei veicoli sostituiti su parco
Utilizzo di materiali fotocatalitici nelle aree di viabilità e parcheggi	Mq/Mq totali

1.D. Abbattimento rumore

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Insonorizzazione e utilizzo di sistemi passivi per la diminuzione degli effetti di inquinamento acustico prodotti dagli interventi di riparazione e collaudo dei velivoli negli hangar e nel sedime	db prodotti dopo intervento/ db prodotti prima

1.E. Trattamento delle acque

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Captazione e riutilizzo delle acque meteoriche per usi aeroportuali	percentuale acque meteoriche riutilizzate rispetto agli ultimi 5 anni
Recupero delle acque di prima pioggia tramite la copertura degli edifici	Quantità acque recuperate

GRUPPO 2 – TRAGUARDI NON PRIORITARI

Appartengono a questo gruppo di indicatori obiettivo quegli interventi che ENAC non considera prioritari e/o che richiedono un investimento limitato.

2.A. Risparmio energetico

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Introduzione di impianti automatici di gestione dei parcheggi (colonnine ticket, ecc.) ad elevata efficienza energetica	percentuale impianti sostituiti/totale impianti
Realizzazione di spazi filtro nell'accesso dell'aerostazione per la diminuzione di dispersioni termiche	Numero di spazi filtro realizzati/totale ingressi

2.B. Fonti rinnovabili

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Produzione di energia elettrica tramite impianti microeolici	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati

2.C. Gestione e trattamento rifiuti

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi	% dei rifiuti separati/ totale rifiuti
Separazione dettagliata dei rifiuti non pericolosi al fine di una massimizzazione del riuso o riciclaggio	% dei rifiuti separati destinati al riuso o riciclaggio/ totale rifiuti
Raccolta differenziata, compattazione, stoccaggio ed eventuali operazioni di recupero, riciclaggio o smaltimento in situ	Quantità rifiuti trattati/ totale rifiuti

2.D. Trattamento delle acque

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Diminuzione significativa dei consumi idrici totali annui	Riduzione dei mc di acqua consumati rapportati al numero di passeggeri/mc di acqua totali consumati rapportati al numero passeggeri

2.E. Suolo

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Massimizzazione dell'uso di superfici permeabili o interrotte da vegetazione nelle aree di viabilità e parcheggio	% mq superfici permeabili/mq totali

GRUPPO 3 – TRAGUARDI SECONDARI

Sono inseriti in questo gruppo obiettivi che pur essendo rilevanti per il miglioramento ambientale, possono essere considerati complementari o secondari rispetto agli obiettivi previsti negli altri due gruppi.

3.A. Addestramento del personale

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Addestramento del personale il cui lavoro può avere effetti che gravano sull'ambiente	% di personale addestrato
Aggiornamento del personale addestrato	% di personale aggiornato

3.B. Attività indirette con effetti ambientali

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Inserimento nei contratti con appaltatori, subappaltatori e fornitori di clausole sulle prestazioni ambientali	Numero di contratti con specifiche clausole ambientali oltre le previsioni di legge/ totale contratti

3.C. Efficienza dei materiali

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Uso di materiali di pavimentazione a ridotto assorbimento termico (cool roof system)	Mq di pavimentazione a ridotto assorbimento termico/ mq pavimenti

PAGINA BIANCA

**CONSULTAZIONE
SU
MODELLO DI REGOLAZIONE
DEI DIRITTI AEROPORTUALI
PER AEROPORTI CON TRAFFICO INFERIORE
AI 3 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO**

PAGINA BIANCA

PREMESSA

L' Autorità di Regolazione dei Trasporti (l'Autorità, o anche ART), tenuto conto dei principi comuni fissati dalla Direttiva 2009/12/CE, degli articoli 71 e seguenti del DL 1/2012 convertito con modificazioni dalla L. del 24 marzo 2012, n.27 e di quanto stabilito dall'articolo 37 comma 2 del D.L. del 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214 istitutivo dell'Autorità, ed in attesa dell'esito dell'analisi dell'intero mercato dell'accesso ai servizi aeroportuali ed utilizzo delle infrastrutture che provvederà ad avviare a breve, intende definire specifici Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali finalizzati alla determinazione negoziata degli stessi e delle loro modifiche durante il periodo tariffario fissato, in fase di primo avvio, in quattro anni.

Tali Modelli regolatori riguarderanno :

- a) I profili generali inerenti la consultazione tra il Gestore aeroportuale e gli Utenti dell'aeroporto, o i rappresentanti o le Associazioni degli Utenti dell'aeroporto, in merito al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi ed alla qualità dei servizi forniti;
- b) Il contenuto minimo della "Informativa" che deve essere resa dal Gestore all'Autorità e agli Utenti aeroportuali in merito agli elementi in base ai quali il Gestore predispone la proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali;
- c) I criteri di calcolo da utilizzarsi da parte del Gestore per l'aggiornamento dei diritti aeroportuali nel Periodo tariffario;
- d) Le modalità per la conclusione della procedura di determinazione negoziata dei diritti e la loro entrata in operatività ;
- e) Le Procedure e modalità di monitoraggio e gli obblighi informativi all'Autorità sul rispetto delle condizioni dell'accordo.

Nel seguito si pone in consultazione il Modello regolatorio di riferimento per gli Aeroporti caratterizzati da un traffico annuo inferiore ai 3 milioni di passeggeri.

1. AMBITO DI APPLICAZIONE E FINALITÀ

1. Il presente Modello di tariffazione è applicabile all' aeroporto che negli ultimi due anni, che includono l'Anno base del Periodo tariffario, abbia registrato una media del traffico consuntivo inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui (a+p)¹.
2. Il presente Modello non si applica ai Gestori che in forza di quanto previsto dal D.L.1 luglio 2009, n. 78 convertito con legge 3 agosto 2009, n. 102, siano titolari di "contratti di programma in deroga" già operativi.

2. DEFINIZIONI

Ai fini dell'applicazione del presente Modello si intendono per:

1. «Aeroporto»: qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le

¹ Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, si fa riferimento alle statistiche pubblicate sul sito istituzionale dell'ENAC e, ove non disponibili, a quelle pubblicate sul sito di Assaeroporti

- esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;
2. «Anno base»: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il gestore aeroportuale sia in grado di predisporre i dati della contabilità analitica certificata ;
 3. «Anno ponte»: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il Gestore provvede agli adempimenti inerenti la elaborazione e presentazione alla utenza della documentazione che serve di base per la proposta determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dal gestore aeroportuale;
 4. "Autorità di regolazione", "Autorità di vigilanza indipendente", "Autorità di vigilanza", "Autorità", "ART": l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'Articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla L. del 22 dicembre 2011, n. 214
 5. "Contabilità analitica regolatoria certificata" : Contabilità analitica all'Anno base e relativa certificazione redatte, in sede di prima applicazione, secondo quanto previsto rispettivamente dalle Linee guida ENAC approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008 pubblicato sulla G.U. n 42 del 20/02/2009 e dallo schema di certificazione consultabile sul sito Enac, riferite a tutti i servizi soggetti a regolazione tariffaria ed ai servizi non regolamentati
 6. «Convenzione»: l'atto stipulato tra l'ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivante dalla Concessione di gestione aeroportuale ;
 7. «Costi regolatori ammessi»: la somma, per ciascun prodotto regolamentato, di: a) costi operativi, b) quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali di pertinenza, calcolate sulla base di aliquote tecnico-economiche; c) equa remunerazione del capitale investito netto (d'ora in poi CIN);
 8. «Costo dell'opera»: è l'insieme degli oneri connessi alla realizzazione di un intervento, comprensivi di:
 - a. oneri di progettazione;
 - b. oneri di affidamento lavori, direzione lavori, sicurezza e collaudo dell'opera;
 - c. oneri di realizzazione, quali risultanti dal progetto approvato dall'ENAC al netto dei ribassi conseguiti all'esito delle procedure di appalto;
 - d. maggiori/minori oneri derivanti da perizia di variante approvata da ENAC;
 9. «Direttiva»: la Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;
 10. «Diritti aeroportuali»: i prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione ed al parcheggio degli aeromobili, ed alle operazioni relative ai passeggeri ed alle merci (Direttiva 2009/12/CE art. 2.4) nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (D.L. n. 1/2012, convertito con legge n.27/2012, art. 72, comma 1, lettera d) di seguito elencati²:
 - a. i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero

² Il corrispettivo per l'assistenza a terra prestata al vettore aereo nonché il corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità, pur se esclusi dal campo di applicazione della Direttiva 2009/12, formeranno comunque oggetto della Consultazione, anche ai fini della vigilanza da parte ART

- b. il diritto di imbarco passeggeri
 - c. il diritto di imbarco e sbarco merci ;
 - d. i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza ;
 - e. i corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo presenti sull'aeroporto .
11. «*Gestore aeroportuale*» il soggetto al quale è affidato da disposizioni legislative, regolamentari e convenzionali il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti affidati o nelle rete aeroportuale
 12. «*Master Plan*»: è lo strumento di pianificazione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali definito sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo nel breve- medio periodo, al fine di garantire il costante mantenimento dei livelli di sicurezza operativa e di qualità di servizio reso agli utenti;
 13. «*Periodo tariffario*»: periodo di applicazione del presente Modello ai fini della definizione della dinamica tariffaria, di durata non superiore a 4 anni;
 14. «*Piano della qualità e della tutela ambientale*»: il piano degli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali il Gestore si impegna, nel Periodo, a conseguire obiettivi di miglioramento;
 15. «*Piano quadriennale degli interventi*»: il piano degli investimenti e relativo cronoprogramma, approvato in linea tecnica dall'ENAC, contenente gli interventi e la tempistica di realizzazione dei singoli interventi;
 16. «*Prodotti non pertinenti*»: ogni attività svolta dal Gestore non attinente alla gestione caratteristica o erogata fuori del sedime aeroportuale; laddove, tuttavia, una o più di queste attività siano, in tutto o in parte, fornite all'interno del sedime, andranno equiparate ai prodotti non regolamentati, in proporzione alla quota delle vendite effettuate in tale ambito; sono viceversa partite di costo non pertinenti, quelle:
 - a) di carattere eccezionale, non ripetitive e riferibili a fatti straordinari;
 - b) non ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogate all'interno dello scalo a favore dell'utenza aeroportuale.
 17. «*Prodotti non regolamentati*»: ogni prestazione fornita dal Gestore all'utenza dello scalo, non elencata tra i prodotti regolamentati, che rimane oggetto di separata contabilizzazione. Rientrano, di norma, in tale categoria, le attività di natura prettamente commerciale, nonché quelle strumentali al trasporto aereo svolte dal Gestore in concorrenza con operatori terzi indipendenti (es. handling); per servizi non regolamentati devono intendersi non solo i servizi "prodotti" sul sedime, ma anche quelli che, "ancorché prodotti al di fuori del sedime, sono erogati all'interno dello stesso", indipendentemente dalle modalità di espletamento da parte del gestore
 18. «*Prodotti regolamentati*»: le prestazioni erogate dal Gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali di cui al precedente punto 10;
 19. «*Rete aeroportuale*»: un gruppo di aeroporti designato come tale dallo Stato, in conformità al Regolamento CE 1/2008 , e gestito dallo stesso Gestore aeroportuale;
 20. «*Rischio di costruzione*»: l'eventuale maggior onere sostenuto per la realizzazione di un intervento previsto dal Piano quadriennale degli interventi rispetto al "Costo dell'opera" risultante dal progetto approvato dall'ENAC, al netto dei ribassi conseguiti in sede di gara rettificato dalle variazioni di costo risultanti da perizia di variante in corso d'opera per una delle cause previste dall'art. 132, punto 1, lett. a), b), c), d), del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163;

21. «*Sedime aeroportuale*»: l'insieme delle aree "air side"³ e delle aree aperte al pubblico "land side"⁴, indipendentemente dal regime proprietario;
22. «*Unità di servizio*»: parametro unitario di tariffazione specifico di ciascun Corrispettivo regolamentato;
23. «*Utente aeroportuale*»: si intende qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato
24. «*Valori obiettivo degli indicatori di qualità e di tutela ambientale*»: valori che il Gestore si impegna a conseguire nelle singole annualità del Periodo tariffario, da cui discende l'applicazione del meccanismo di premio/penalizzazione disciplinato dal presente Modello;
25. «*WLU*»: Work Load Unit o unità di carico corrispondente ad un passeggero o ad un quintale di merce o posta.

Questione 2.A

Si richiedono osservazioni motivate sulle definizioni sopra esposte e in particolare su quelle che delimitano il mercato regolato

³ La zona air side è rappresentata dall'area aeroportuale (piste e piazzali aeromobili, viabilità, parti di aerostazioni, edifici vari) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

⁴ La zona land side è rappresentata dall'area aeroportuale (viabilità, parti di aerostazioni) esterna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.