

Ordinanza sulle tasse aeroportuali

del 25 aprile 2012

Il Consiglio federale svizzero,

visto l'articolo 39 della legge del 21 dicembre 1948¹ sulla navigazione aerea (LNA); in esecuzione della direttiva 2009/12/CE², della direttiva 96/67/CE³ e del regolamento (CE) n. 1107/2006⁴, nelle versioni vincolanti per la Svizzera conformemente ai numeri 1 e 7 dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999⁵ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo,

ordina:

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto e campo d'applicazione

¹ La presente ordinanza disciplina la determinazione e la riscossione delle tasse per l'uso delle infrastrutture aeroportuali necessarie alle operazioni di volo e per l'accesso a tali infrastrutture (tasse aeroportuali).

² Le tasse aeroportuali sono:

- a. le tasse per le operazioni di volo;
- b. le indennità per l'accesso agli impianti aeroportuali (indennità di accesso);
- c. le indennità per l'utilizzo dell'infrastruttura centrale (indennità di utilizzo).

³ Rientrano nelle tasse per le operazioni di volo:

- a. le tasse nel segmento traffico aereo, in particolare:
 1. le tasse d'atterraggio,
 2. le tasse passeggeri,
 3. le tasse di stazionamento d'aeromobili,
 4. le tasse per le merci,

RS 748.131.3

¹ RS 748.0

² Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 mar. 2009, concernente i diritti aeroportuali.

³ Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ott. 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi dell'assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

⁴ Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 lug. 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

⁵ RS 0.748.127.192.68

5. le tasse dall'effetto incentivante nel settore della protezione dell'ambiente;
 - b. le tasse per le infrastrutture e i servizi destinati ai passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (segmento PDMR) ai sensi del Regolamento (CE) n. 1107/2006;
 - c. le tasse per le misure adottate nell'ambito della sicurezza aerea (segmento sicurezza aerea).
- ⁴ La presente ordinanza si applica agli aeroporti di cui all'articolo 36a capoverso 1 LNA.

Art. 2 Definizioni

Ai sensi della presente ordinanza s'intende per:

- a. *esercente dell'aeroporto*: il titolare della concessione d'esercizio di cui all'articolo 36a LNA;
- b. *utente dell'aeroporto*: ogni persona fisica o giuridica responsabile del trasporto per via aerea dei passeggeri, della posta o delle merci a destinazione del o in partenza dall'aeroporto in questione;
- c. *settore rilevante per le operazioni di volo*: il settore dell'aeroporto che comprende i segmenti traffico aereo, sicurezza aerea e PDMR; vi rientrano anche le infrastrutture e i servizi per i quali l'esercente dell'aeroporto riscuote indennità di accesso o di utilizzo;
- d. *infrastruttura centralizzata*: infrastrutture e servizi che, a causa della loro complessità o per ragioni di costi o di protezione dell'ambiente, non è possibile predisporre divisi o in più unità;
- e. *area lato volo*: la parte dell'aeroporto accessibile al pubblico solamente con un'autorizzazione speciale;
- f. *area lato città*: la parte dell'aeroporto accessibile al pubblico senza autorizzazione speciale;
- g. *plusvalore economico*: l'utile conseguito, detratta un'adeguata remunerazione del capitale (art. 17), sul risultato d'esercizio prima degli interessi e dopo deduzione delle imposte o dei tributi a carattere d'imposta.

Art. 3 Riscossione delle tasse aeroportuali

¹ L'esercente dell'aeroporto riscuote le tasse aeroportuali.

² Può incaricare terzi dell'incasso delle tasse.

Art. 4 Pubblicazione delle tasse aeroportuali

L' esercente dell'aeroporto pubblica le tasse aeroportuali nella Pubblicazione d'informazioni aeronautiche della Svizzera («Aeronautical Information Publication», AIP)⁶.

Art. 5 Assoggettamento alle tasse

¹ Le tasse per le operazioni di volo sono dovute dall' esercente dell'aeromobile in arrivo o in partenza; per quanto concerne le tasse per le merci, rispondono solidalmente l' esercente e lo spedizioniere.

² Se il detentore è ignoto, le tasse sono dovute dal proprietario dell'aeromobile.

³ Le indennità di accesso sono dovute dalla persona giuridica o fisica che fa uso dell'accesso all'area lato volo. L' esercente dell'aeroporto può esentare dal pagamento delle indennità di accesso le persone che fanno uso dell'accesso soltanto occasionalmente.

⁴ Le indennità di utilizzo sono dovute dalla persona giuridica o fisica che utilizza l'infrastruttura centralizzata.

Art. 6 Sorveglianza

Nel quadro della sua vigilanza sulle tasse aeroportuali, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) applica per analogia la legge federale del 20 dicembre 1985⁷ sulla sorveglianza dei prezzi.

Art. 7 Decisioni dell'UFAC

¹ L'UFAC decide in merito all'approvazione delle normative concernenti le tasse aeroportuali sotto forma di decisioni formali.

² Le decisioni sono pubblicate nel Foglio federale.

³ Entrano in vigore al più presto 60 giorni dopo la loro pubblicazione.

Art. 8 Termini di decisione dell'UFAC

Se l'UFAC supera un termine di decisione stabilito nella presente ordinanza, gli interessati possono chiedergli di motivare per scritto il superamento del termine e di comunicare entro quando è presumibilmente da attendersi la decisione.

Art. 9 Obbligo d'informazione

Su richiesta dell'UFAC, l' esercente dell'aeroporto deve consentirgli di consultare la contabilità d'esercizio dell'aeroporto.

⁶ L'AIP può essere ottenuta dietro pagamento presso Skyguide, Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; www.skyguide.ch. Può essere consultata gratuitamente presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen.
⁷ RS 942.20

Capitolo 2: **Tasse per le operazioni di volo degli aeroporti di Ginevra e Zurigo**

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 10 Periodi tariffali

¹ I regolamenti tariffali degli aeroporti di Ginevra e Zurigo devono prevedere quando l'esercente dell'aeroporto aprirà la prossima procedura per l'adeguamento delle tasse per le operazioni di volo.

² Tale termine può essere fissato al massimo a quattro anni dopo l'entrata in vigore del regolamento tariffale.

Art. 11 Adeguamento prima del termine previsto

¹ L'esercente dell'aeroporto può avviare una procedura di modifica per le tasse per le operazioni di volo prima del termine previsto soltanto:

- a. in caso di circostanze straordinarie aventi ripercussioni sui costi d'esercizio dell'aeroporto;
- b. in caso di adeguamenti del contesto normativo dell'aeroporto che non erano prevedibili e aventi notevoli ripercussioni sui costi.

² L'UFAC può ordinare in qualsiasi momento lo svolgimento di una procedura di adeguamento o direttamente la modifica delle tasse se esse non sono conformi alle disposizioni legali.

Art. 12 Supplementi per sollecitazione

¹ Su voli la cui preparazione è effettuata in periodi di comprovata scarsità di capacità è possibile riscuotere supplementi. Le compagnie aeree con un importante volume di trasbordo non devono esserne svantaggiate nel contesto generale del mercato.

² L'importo del supplemento è calcolato in funzione dei costi supplementari per servizi e infrastrutture necessari a soddisfare la domanda durante i periodi di capacità massima.

Art. 13 Tasse differenziate

Le tasse per le operazioni di volo possono essere determinate in modo differenziato secondo l'entità e la qualità delle infrastrutture e dei servizi offerti dall'esercente dell'aeroporto, sempre che i loro costi divergano nettamente. A tal fine vale quanto segue:

- a. i criteri di cui all'articolo 10 della direttiva n. 2009/12/CE devono essere rispettati;
- b. non deve esserci alcun finanziamento trasversale tra le singole infrastrutture e servizi.

Art. 14 Prefinanziamento

¹ Mediante le tasse per le operazioni di volo è possibile prefinanziare spese previste nel settore dell'ambiente e, se vi sono le necessarie autorizzazioni amministrative, investimenti nelle infrastrutture del settore rilevante per le operazioni di volo dell'aeroporto.

² Il prefinanziamento è limitato nel tempo.

³ Gli introiti delle tasse riscosse nell'ambito del prefinanziamento e la loro remunerazione sono accreditati su un conto separato nella contabilità dell'esercente dell'aeroporto. Su tale conto possono essere addebitate soltanto le spese a favore del progetto d'investimento in questione.

⁴ Nell'allegato al conto annuale, l'esercente dell'aeroporto fornisce spiegazioni sugli introiti e sulle spese inerenti ai suoi conti separati.

Art. 15 Aumenti dei costi dovuti al rincaro

¹ L'esercente dell'aeroporto deve comprovare gli aumenti dei costi dovuti al rincaro che rientrano nelle basi di calcolo delle tasse aeroportuali.

² Se possibile, la prova è addotta mediante contratti, in particolare con i fornitori e gli impiegati. Altrimenti, sono determinanti le previsioni per il rincaro della Banca nazionale svizzera.

³ Dagli aumenti dei costi dovuti al rincaro è dedotta una quota adeguata per compensare i risparmi sui costi realizzati grazie ad aumenti della produttività.

Art. 16 Ammortamenti

¹ Gli ammortamenti si fondano sui valori residui contabili di acquisto o di costruzione storici dell'attivo fisso.

² Essi si calcolano sulla base della durata di vita adeguata per componente dell'impianto.

Art. 17 Adeguata remunerazione del capitale

L'adeguata remunerazione del capitale investito nell'aeroporto si calcola secondo l'allegato 1.

Art. 18 Obblighi d'informazione e di consultazione

Gli obblighi d'informazione e di consultazione incombenti all'esercente dell'aeroporto e agli utenti dell'aeroporto sono retti dagli articoli 6 e 7 della direttiva n. 2009/12/CE.

Art. 19 Rendiconto

¹ Nella contabilità analitica, l'esercente dell'aeroporto dichiara separatamente i seguenti segmenti:

- a. traffico aereo;
- b. sicurezza aerea;
- c. PDMR;
- d. parcheggio per veicoli stradali;
- e. trasporti terrestri pubblici;
- f. settore non rilevante per le operazioni di volo nell'area lato volo dell'aeroporto;
- g. settore non rilevante per le operazioni di volo nell'area lato città dell'aeroporto.

² Per i segmenti di cui al capoverso 1, i seguenti costi sono contabilizzati separatamente:

- a. i costi d'esercizio;
- b. gli ammortamenti;
- c. i costi da compensazioni tra i segmenti;
- d. gli interessi e le imposte.

³ I proventi generati nei segmenti di cui al capoverso 1, inclusi quelli da trasferimenti dal parcheggio per veicoli stradali e dal settore non rilevante per le operazioni di volo nell'area lato volo dell'aeroporto (art. 34), e i proventi da compensazioni tra i segmenti sono contabilizzati singolarmente e in modo trasparente.

⁴ Se la procedura per determinare le tasse aeroportuali conformemente all'articolo 24 capoverso 2 è svolta separatamente per singoli gruppi di utenti, per questi ultimi i costi e i proventi di cui ai capoversi 1–3 sono contabilizzati separatamente. Questa segmentazione non è pubblicata nel conto annuale.

⁵ Nell'allegato al conto annuale, l'esercente dell'aeroporto presenta separatamente i risultati dei segmenti traffico aereo, sicurezza aerea e PDMR. La loro esattezza deve essere confermata da un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge del 16 dicembre 2005⁸ sui revisori.

Sezione 2: Svolgimento della procedura

Art. 20

¹ Per determinare le tasse per le operazioni di volo agli aeroporti di Ginevra e Zurigo, si applicano le seguenti norme procedurali:

- a. l'esercente dell'aeroporto negozia le tasse per le operazioni di volo con gli utenti dell'aeroporto; se si giunge a un accordo, determina le tasse basandosi su tale risultato (sez. 3);

⁸ RS 221.302

- b. se non si giunge a un accordo o se il risultato del negoziato è respinto dall'UFAC (art. 26 cpv. 5), l'esercente dell'aeroporto può sottoporre a quest'ultimo per approvazione una proposta tariffale; calcola le tasse:
1. sulla base di un calcolo dei costi completo ai sensi della sezione 4, o
 2. sulla base di uno studio comparativo ai sensi della sezione 5; se l'UFAC non approva le tasse in base allo studio, l'esercente dell'aeroporto può sottoporre una proposta tariffale sulla base di un calcolo dei costi completo.

² L'esercente dell'aeroporto può ripetere passi della procedura.

³ Se, sulla base della presente ordinanza o di convenzioni in vigore, è tenuto ad adeguare le tasse aeroportuali, l'esercente dell'aeroporto non può interrompere la procedura. Non può ripetere passi della procedura, eccezion fatta per il calcolo dei costi completo in caso di rifiuto della proposta tariffale da parte dell'UFAC.

Sezione 3: Determinazione delle tasse di comune accordo

Art. 21 Principio

Le tasse per le operazioni di volo determinate sulla base di negoziati (art. 20 cpv. 1 lett. a) devono mantenersi nel quadro delle disposizioni legali; in particolare non possono fruttare alcun reddito che superi le spese documentate nel settore rilevante per le operazioni di volo dell'aeroporto (art. 39 cpv. 5 LNA).

Art. 22 Partecipanti ai negoziati

¹ L'esercente dell'aeroporto invita i seguenti utenti dell'aeroporto ai negoziati:

- a. le due maggiori compagnie aeree all'aeroporto in questione quanto al volume di passeggeri, indipendenti l'una dall'altra;
- b. una rappresentanza degli interessi delle compagnie aeree di linea operanti in Svizzera;
- c. una rappresentanza degli interessi delle compagnie di «Business Aviation» (aviazione d'affari) operanti in Svizzera;
- d. una rappresentanza degli interessi dell'aviazione leggera e dello sport in Svizzera;
- e. una rappresentanza degli interessi delle imprese di spedizioni in Svizzera.

² L'UFAC partecipa alla procedura negoziale in qualità di osservatore.

Art. 23 Procedura preliminare

¹ Su invito dell'esercente dell'aeroporto, gli utenti dell'aeroporto che partecipano ai negoziati trasmettono le seguenti indicazioni:

- a. informazioni sui presumibili sviluppi nelle loro operazioni di volo nei tre anni successivi;

- b. presumibile composizione e impiego previsto della flotta;
- c. previsto ampliamento dell'attività all'aeroporto in questione; e
- d. esigenze d'esercizio e d'infrastruttura all'aeroporto in questione.

² Al più tardi un mese prima dell'inizio convenuto dei negoziati, l'esercente dell'aeroporto trasmette agli utenti dell'aeroporto partecipanti ai negoziati una proposta tariffale e informazioni dettagliate sulle basi contabili e finanziarie utilizzate per calcolare la proposta.

Art. 24 Organizzazione dei negoziati

¹ L'esercente dell'aeroporto organizza i negoziati.

² Può, da un lato, condurre negoziati separati con le compagnie aeree secondo l'articolo 22 capoverso 1 lettere a e b nonché, dall'altro, con singoli o tutti gli altri utenti.

³ Per la procedura occorre prevedere un periodo di almeno tre mesi.

Art. 25 Conclusione della convenzione o fallimento dei negoziati

¹ L'esercente dell'aeroporto conclude una convenzione con gli utenti partecipanti ai negoziati. Se i negoziati sono condotti separatamente tra singoli gruppi di utenti, con ognuno di tali gruppi devono essere concluse convenzioni distinte.

² Le convenzioni concluse dalle parti ai negoziati contengono disposizioni concernenti:

- a. il sistema tariffale;
- b. l'ammontare delle tasse;
- c. la durata del periodo tariffale.

³ Se entro quattro mesi dopo l'inizio dei negoziati non vengono concluse convenzioni, i negoziati sono falliti. Su richiesta congiunta di tutte le parti ai negoziati, l'UFAC può prorogare un'unica volta di due mesi questo termine.

Art. 26 Verifica, adeguamento e approvazione delle convenzioni

¹ L'esercente dell'aeroporto informa gli utenti dell'aeroporto interessati o le loro associazioni, nonché il Sorvegliante dei prezzi, sul risultato dei negoziati. Mette a disposizione almeno le informazioni riguardanti il sistema tariffale, l'ammontare delle tasse e le basi di calcolo essenziali.

² Entro tre settimane dopo che l'informazione è stata diffusa, possono fare richiesta di modifica dei risultati dei negoziati all'esercente dell'aeroporto:

- a. gli utenti dell'aeroporto interessati e le loro associazioni, né ammessi direttamente né rappresentati da un'associazione ai negoziati;

- b. gli utenti dell'aeroporto interessati e le loro associazioni, ammessi indirettamente ai negoziati attraverso un'associazione, che tuttavia hanno rifiutato il risultato dei negoziati;
- c. il Sorvegliante dei prezzi.

³ Le parti ai negoziati valutano se adeguare le convenzioni in funzione delle richieste ricevute.

⁴ L'esercente dell'aeroporto informa gli utenti dell'aeroporto interessati o le loro associazioni, entro un mese dalla scadenza del termine di richiesta, sul risultato della consultazione e sugli eventuali adeguamenti delle convenzioni. Se la sua richiesta non è stata presa in considerazione, entro 30 giorni dall'informazione un utente o un'associazione ai sensi del capoverso 2 può chiedere all'UFAC di riesaminare i risultati dei negoziati.

⁵ L'UFAC approva le convenzioni se i criteri di cui alla sezione 1 del presente capitolo e all'articolo 21 sono soddisfatti. Informa entro 30 giorni sulla sua presumibile decisione. Prende la decisione entro 60 giorni dalla ricezione della richiesta.

Art. 27 Emanazione del regolamento tariffale

L'esercente dell'aeroporto emana il regolamento tariffale conformemente alle convenzioni.

Sezione 4: Approvazione delle tasse sulla base di un calcolo dei costi completo

Art. 28 Proposta tariffale

¹ Se sottopone all'UFAC una proposta tariffale basata su un calcolo dei costi completo (art. 20 cpv. 1 lett. b n. 1), l'esercente dell'aeroporto deve allegarvi le basi di calcolo dettagliate.

² Deve fornire all'UFAC ulteriori documenti necessari per valutare l'ammontare delle tasse.

Art. 29 Norme di calcolo

¹ Il calcolo delle tasse avviene separatamente per i segmenti traffico aereo, sicurezza aerea e PDMR.

² La base per calcolare le tasse per le operazioni di volo sono i costi seguenti:

- a. i costi d'esercizio annui previsti delle infrastrutture e dei servizi del rispettivo segmento, tenuto conto del rincaro (art. 15 cpv. 1 e 2) e degli aumenti della produttività (art. 15 cpv. 3);
- b. le spese previste per imposte e tributi a carattere d'imposta, escluse le imposte sul valore aggiunto rimborsabili;

- c. gli ammortamenti annui previsti (art. 16);
 - d. un'adeguata remunerazione del capitale (art. 17).
- ³ Sono dedotti dai costi i seguenti proventi:
- a. proventi generati da fonti diverse dalle tasse aeroportuali nel rispettivo segmento;
 - b. nel segmento traffico aereo: i trasferimenti dalla parte non rilevante per le operazioni di volo conformemente all'articolo 34;
 - c. sovvenzioni.

Art. 30 Principio di causalità

Il principio di causalità si applica all'attribuzione di spese generali e per il computo delle prestazioni interno tra i centri di costo del settore rilevante per le operazioni di volo e tra quest'ultimo e il settore non rilevante per le operazioni di volo.

Art. 31 Infrastrutture e servizi del segmento traffico aereo

¹ L'esercente dell'aeroporto attribuisce al segmento traffico aereo le infrastrutture e i servizi secondo l'allegato 2.

² Può attribuire altre infrastrutture e servizi al segmento traffico aereo se soddisfano i seguenti requisiti:

- a. sono predisposti esclusivamente dall'esercente dell'aeroporto o sotto la sua responsabilità;
- b. non rientrano nei segmenti sicurezza aerea o PDMR;
- c. non sono finanziati mediante indennità di accesso e di utilizzo;
- d. sono indispensabili per assicurare l'esercizio degli aeromobili, in particolare per:
 - 1. decolli e atterraggi di aeromobili, compreso l'utilizzo della via di accesso alla pista di decollo e dell'area di traffico,
 - 2. il parcheggio di aeromobili,
 - 3. le operazioni doganali dei passeggeri e dei loro bagagli connesse ai decolli e agli atterraggi, o
 - 4. le operazioni doganali di merce trasportata per via aerea direttamente da o verso gli aeromobili.

Art. 32 Infrastrutture e servizi del segmento sicurezza aerea

¹ Al segmento sicurezza aerea appartiene l'insieme delle infrastrutture e dei servizi che devono essere predisposti per la sicurezza aerea sotto la responsabilità dell'esercente dell'aeroporto.

² Le infrastrutture e i servizi nel settore della sicurezza aerea che l'esercente dell'aeroporto predispone per l'accesso ai terreni dell'aeroporto da parte di persone

diverse dai passeggeri possono essere rifinanziati, a titolo alternativo, mediante le indennità di accesso.

Art. 33 Impianti e servizi nel segmento PDMMR

Al segmento PDMMR appartiene l'insieme delle infrastrutture e dei servizi che, conformemente al regolamento (CE) n. 1107/2006, devono essere predisposti dall' esercente dell'aeroporto.

Art. 34 Trasferimento per il segmento traffico aereo

¹ Al massimo il 30 per cento del plusvalore economico nel settore non rilevante per le operazioni di volo sull'area lato volo dell'aeroporto nonché nel settore del parcheggio per veicoli stradali è utilizzato a titolo di trasferimento per finanziare i costi del segmento traffico aereo del settore rilevante per le operazioni di volo.

² Se, durante un periodo tariffale, in uno dei settori interessato dal trasferimento di cui al capoverso 1 mediamente non è possibile realizzare l'adeguata remunerazione del capitale, la differenza, al massimo nella misura della percentuale di cui al capoverso 1, può essere dedotta dal trasferimento suddividendola sui due periodi tariffali successivi.

³ L' esercente dell'aeroporto può ripartire il trasferimento, all'interno del segmento traffico aereo, su singoli settori tariffari in funzione del loro contributo al conseguimento del plusvalore economico.

Art. 35 Decisione dell'UFAC ed emanazione del regolamento tariffale

¹ L'UFAC informa entro 30 giorni sulla sua presumibile decisione. Prende la decisione entro 60 giorni dal ricevimento della proposta tariffale.

² L' esercente dell'aeroporto emana il regolamento tariffale conformemente alla decisione di approvazione.

Sezione 5:

Approvazione delle tasse sulla base di uno studio comparativo

Art. 36 Richiesta di approvazione

Se sottopone all'UFAC una proposta tariffale basata su uno studio comparativo (art. 20 cpv. 1 lett. b n. 2), l' esercente dell'aeroporto deve allegarvi la seguente documentazione:

- a. i risultati dettagliati dello studio comparativo;
- b. le spiegazioni dettagliate sulle ipotesi e sulle basi di dati per lo studio; e
- c. le indicazioni dettagliate relative agli aeroporti comparativi, in particolare al regolamento tariffale, alla struttura dell'offerta e della domanda, all'ambito regolatorio e operativo e all'evoluzione della capacità e del traffico.

Art. 37 Esigenze poste allo studio comparativo

¹ Lo studio comparativo deve rappresentare una base sufficiente per giudicare le tasse. Deve considerare l'ambito regolatorio e operativo dell'aeroporto interessato e degli aeroporti comparativi. L'esercente dell'aeroporto deve comprovare che gli aeroporti comparativi sono esposti alla concorrenza, sia essa sul versante dell'offerta o della domanda.

² Per il rimanente, lo studio comparativo deve essere svolto secondo l'allegato 3.

Art. 38 Decisione dell'UFAC ed emanazione del regolamento tariffale

¹ L'UFAC approva la proposta tariffale se le tasse, rispetto alle unità di confronto rilevanti conformemente all'allegato 3, non sono superiori alla media delle tasse degli aeroporti comparativi.

² Informa entro 30 giorni sulla sua presumibile decisione. Prende la decisione entro 60 giorni dal ricevimento della proposta tariffale.

³ L'esercente dell'aeroporto emana il regolamento tariffale conformemente alla decisione di approvazione.

Capitolo 3: Tasse per le operazioni di volo degli altri aeroporti**Art. 39** Basi di calcolo

¹ L'importo massimo complessivo delle tasse degli aeroporti diversi da Ginevra e Zurigo deve essere stabilito in modo che queste non superino i costi per le infrastrutture e i servizi della parte rilevante e di quella non rilevante per le operazioni di volo dell'aeroporto, dedotti tutti i proventi non realizzati mediante le tasse per le operazioni di volo.

² Per il calcolo delle tasse, l'esercente dell'aeroporto può suddividere servizi e infrastrutture nei segmenti sicurezza aerea e PDMR in settori distinti. In tali settori, le tasse possono coprire la totalità dei costi.

Art. 40 Rendiconto

¹ Il segmento traffico aereo ed eventualmente i segmenti sicurezza aerea e PDMR sono documentati mediante contabilità analitiche separate.

² I proventi generati all'aeroporto dalle tasse per le operazioni di volo sono contabilizzati singolarmente e in modo trasparente.

Art. 41 Procedura di consultazione in caso di adeguamenti delle tasse

¹ Eventuali adeguamenti delle tasse sono comunicate agli utenti dell'aeroporto interessati al più tardi quattro mesi prima dell'entrata in vigore prevista.

² Agli utenti dell'aeroporto interessati sono messe a disposizione le seguenti indicazioni sulla prevista modifica delle tasse:

- a. le basi di costo per il calcolo delle tasse;
- b. le previsioni rilevanti sul traffico aereo.

³ L' esercente dell'aeroporto consulta in una procedura orale o scritta gli utenti dell'aeroporto interessati o le loro associazioni sulla tassa prevista.

⁴ Per la procedura scritta, il termine per presentare il parere è di almeno un mese dalla comunicazione.

⁵ Per la procedura orale, la documentazione relativa alla consultazione deve essere messa a disposizione dei partecipanti al più tardi due settimane prima della stessa. I risultati della procedura orale sono comunicati ai partecipanti alla consultazione in un verbale.

Art. 42 Pubblicazione e verifica

¹ L' esercente dell'aeroporto pubblica le modifiche delle tasse al più tardi 30 giorni prima dell'entrata in vigore nella circolare d'informazioni aeronautiche («Aeronautical Information Circular», AIC)⁹.

² Entro 30 giorni dalla pubblicazione nell'AIC, ogni utente dell'aeroporto interessato può chiedere all'UFAC di verificare le tasse.

³ L'UFAC decide sull'approvazione della proposta tariffale entro 60 giorni dalla ricezione della richiesta.

Capitolo 4: Disposizioni comuni a tutti gli aeroporti

Sezione 1: Indennità di accesso e indennità di utilizzo

Art. 43 Indennità di accesso

¹ L' esercente dell'aeroporto può riscuotere un'indennità di accesso per infrastrutture e servizi nel settore della sicurezza aerea che predispone per l'accesso all'area lato volo da parte di persone diverse dai passeggeri.

² Indennità di accesso possono in particolare essere riscosse per:

- a. gli accessi per veicoli e persone;
- b. i controlli di accesso e i controlli di sicurezza di collaboratori e veicoli.

³ Infrastrutture e servizi messi a disposizione esclusivamente di singole imprese per l'accesso all'area lato volo non possono essere finanziati attraverso le indennità di accesso.

⁹ L'AIC può essere ottenuta dietro pagamento presso Skyguide, Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; www.skyguide.ch. Può essere consultata gratuitamente presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen.

Art. 44 Indennità di utilizzo

¹ L'esercente dell'aeroporto può riscuotere un'indennità di utilizzo per la predisposizione e l'esercizio di infrastrutture centralizzate atte a fornire servizi di assistenza a terra e servizi di manutenzione.

² L'esercente dell'aeroporto definisce le infrastrutture centralizzate nel regolamento d'esercizio.

³ Se infrastrutture centralizzate vengono predisposte ed esercitate da terzi su incarico dell'esercente dell'aeroporto, non si applicano le disposizioni sulle indennità di utilizzo.

⁴ Le prestazioni supplementari predisposte per singoli utenti non possono essere finanziate mediante le indennità di utilizzo.

Art. 45 Calcolo delle indennità di accesso e delle indennità di utilizzo

¹ Per le indennità di accesso e per le indennità di utilizzo vengono tenuti segmenti distinti. Un'eventuale copertura insufficiente nel segmento indennità di accesso può essere addebitato al segmento sicurezza aerea.

² Le indennità di accesso e le indennità di utilizzo si calcolano in base ai costi seguenti:

- a. costi d'esercizio;
- b. spese per imposte o tributi a carattere d'imposta, escluse imposte sul valore aggiunto rimborsabili;
- c. ammortamenti (art. 16);
- d. adeguata remunerazione del capitale (art. 17).

³ Il calcolo delle singole tariffe deve avvenire sulla base di criteri di conformità al principio di causalità. Possono essere stabiliti importi forfettari.

⁴ I costi e i proventi sono contabilizzati in modo trasparente per segmento e pubblicati nell'allegato al conto annuale.

Art. 46 Pubblicazione e verifica

¹ L'esercente dell'aeroporto pubblica le indennità di utilizzo e le indennità di accesso al più tardi 30 giorni prima dell'entrata in vigore nell'AIC¹⁰.

² Entro 30 giorni dalla pubblicazione nell'AIC, gli utenti dell'aeroporto interessati possono chiedere all'UFAC di verificare l'ammontare delle indennità di utilizzo e delle indennità di accesso.

³ L'UFAC decide entro 60 giorni dalla ricezione della richiesta.

¹⁰ V. nota a piè di pagina all'art. 42 cpv. 1.

Sezione 2: Tasse dall'effetto incentivante nel settore della protezione dell'ambiente

Art. 47 Considerazione delle emissioni di rumore e di sostanze nocive

¹ Nel determinare le tasse per le operazioni di volo, gli aeromobili a ridotto impatto ambientale beneficiano di un trattamento di favore.

² I metodi di valutazione per determinare questo impatto devono corrispondere allo stato della tecnica riconosciuto. L'UFAC può raccomandare metodi di valutazione appropriati.

³ Vanno considerate almeno le emissioni seguenti:

- a. l'evoluzione del rumore degli aeromobili al decollo lungo la traiettoria di volo;
- b. le emissioni di ossido di azoto e di idrocarburo («hydrocarbon», HC) degli aeromobili durante il ciclo di decollo e di atterraggio.

Art. 48 Apparecchi di misurazione e metodi di calcolo

¹ Gli apparecchi di misurazione utilizzati per determinare le immissioni foniche sottostanno all'ordinanza del 15 febbraio 2006¹¹ sugli strumenti di misurazione e alle relative disposizioni esecutive del Dipartimento federale di giustizia e polizia.

² Per determinare le emissioni di sostanze nocive si applicano metodi di calcolo armonizzati e riconosciuti a livello internazionale di organizzazioni dell'aviazione civile internazionali.

Art. 49 Orari marginali

Per i decolli e gli atterraggi durante gli orari marginali mattutini e serali si possono determinare tasse più elevate per le operazioni di volo.

Capitolo 5: Disposizioni finali

Art. 50 Modifica del diritto vigente

L'ordinanza del 23 novembre 1994¹² sull'infrastruttura aeronautica è modificata come segue:

Titolo secondo, capitolo 3 (art. 32–35)

Abrogato

¹¹ RS 941.210

¹² RS 748.131.1

Art. 51 Disposizioni transitorie

¹ Le tasse per le operazioni di volo devono essere adeguate alla presente ordinanza:

- a. agli aeroporti di Ginevra e di Zurigo, al più tardi il 1° gennaio 2014;
- b. ai rimanenti aeroporti, al più tardi con il primo adeguamento delle tasse dopo l'entrata in vigore della presente ordinanza.

² Le indennità di accesso e le indennità di utilizzo devono essere adeguate alla presente ordinanza al più tardi il 1° giugno 2015.

³ Le tasse applicabili prima dell'entrata in vigore della presente ordinanza rimangono valide fino all'entrata in vigore delle nuove tasse.

⁴ Se l'esercente dell'aeroporto comprova che il suo rendimento medio annuo per l'intero esercizio dell'aeroporto nei dieci anni precedenti l'entrata in vigore della presente ordinanza è inferiore all'adeguata remunerazione del capitale (art. 17 e allegato 1) per tale periodo, può chiedere all'UFAC che una parte della differenza venga considerata nel determinare le tasse aeroportuali. A tal fine vale quanto segue:

- a. le differenze di rendimento sono contabilizzate in maniera dettagliata e confermate da un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge del 16 dicembre 2005¹³ sui revisori;
- b. l'UFAC può approvare un finanziamento di massimo il 50 per cento della differenza di rendimento;
- c. la considerazione della differenza di rendimento nel determinare le tasse aeroportuali conformemente al presente capoverso è autorizzata al massimo fino al 31 ottobre 2018. Su richiesta dell'esercente dell'aeroporto, l'UFAC può prorogare un'unica volta di tre anni il termine.

Art. 52 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° giugno 2012.

25 aprile 2012 In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Eveline Widmer-Schlumpf
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

¹³ RS 221.302

Allegato 1
(art. 17)

Calcolo di un'adeguata remunerazione del capitale degli aeroporti di Ginevra e Zurigo

- 1 Per la remunerazione annua dei beni patrimoniali necessari all'esercizio, occorre tenere conto di quanto segue:
- 1.1 Sono considerati beni patrimoniali necessari all'esercizio:
- 1.1.1 i valori residui contabili di acquisto e di costruzione degli impianti esistenti risultanti alla fine dell'anno contabile in base agli ammortamenti; e
- 1.1.2 il capitale circolante netto necessario all'esercizio.
- 1.2 Il tasso d'interesse si calcola conformemente al modello dei costi ponderati dei capitali («Weighted Average Cost of Capital», WACC; costo medio ponderato del capitale). Il WACC è impiegato a livello del risultato d'esercizio dopo imposte calcolatorie o tributi a carattere d'imposta, tuttavia prima degli interessi (WACC_s).
- 1.3 Il WACC_s si calcola secondo la formula seguente:

$$WACC_s = k_e \cdot \frac{EK}{EK + FK} + k_f \cdot \frac{FK}{EK + FK} \cdot (1 - s)$$

- 1.4 Il significato dei singoli parametri della formula di cui al numero 1.3 è la seguente:
- 1.4.1 EK = valore contabile del capitale proprio
- 1.4.2 FK = valore contabile del capitale di terzi
- 1.4.3 k_e = tasso di costo del capitale proprio = $r_f + \beta \cdot (r_M - r_f)$

ove:

- r_f = rendimento per investimenti sicuri: si misura rispetto alla media (media aritmetica) dei rendimenti mensili delle obbligazioni a dieci anni della Confederazione negli ultimi dieci anni.
- β = rischio sistematico, non diversificabile sulle azioni: il β dell'aeroporto è calcolato sulla base della media del β «unlevered» (si suppone una quota di capitali propri del 100 %) dell'aeroporto interessato e di almeno dieci aeroporti comparabili. La scelta degli aeroporti va mantenuta stabile nel tempo. Nel calcolare il β «unlevered» per aeroporto, il β è calcolato quale regressione lineare, sugli ultimi cinque anni, dell'evoluzione del rendimento mensile dell'azione dell'aeroporto interessato rispetto all'evoluzione del rendimento dell'indice del mercato azionario più riconosciuto del Paese in questione.

$(r_M - r_f)$ = premio per il rischio di mercato: è calcolato quale differenza tra il rendimento, calcolato come media sulla base di valori passati, del mercato delle azioni (r_M) e il rendimento per investimenti sicuri (r_f). La media calcolata del rendimento del mercato delle azioni corrisponde alla media aritmetica dei rendimenti annuali realizzati sul mercato svizzero delle azioni dal 1926.

1.4.4 k_f = tasso di costo del capitale di terzi = $r_f + P$

ove:

P = premio di rischio del capitale di terzi: si misura rispetto alla media, rilevata su dieci anni, della differenza mensile («spread») tra il rendimento di prestiti in una classe di rating corrispondente all'aeroporto interessato e di obbligazioni della Confederazione con la stessa scadenza. La determinazione della classe di rating avviene sulla base di un raffronto delle classi di rating degli aeroporti comparativi considerati per calcolare il β . Se è possibile comprovare che i costi annui effettivi del capitale di terzi durante il periodo tariffale saranno significativamente maggiori di quelli stimati su base di mercato secondo la formula, k_f può essere calcolato sulla base dei costi effettivi del capitale di terzi.

1.4.5 s = aliquota d'imposta: è rilevata quale media su cinque anni (media aritmetica) del quoziente tra il carico fiscale annuo e l'utile annuo prima dell'imposta.

1.5 Struttura del capitale (rapporto tra il capitale di terzi e il capitale proprio): è rilevata sulla base della media su cinque anni della struttura del capitale a valori di mercato degli aeroporti comparativi già considerati per calcolare il β .

2 Nel calcolare l'adeguata remunerazione del capitale, è possibile tenere conto delle particolari situazioni nel settore non rilevante per le operazioni di volo. L'esercente dell'aeroporto può a tale scopo modificare il calcolo come segue:

2.1 può considerare il particolare rischio commerciale e finanziario presente nel settore non rilevante per le operazioni di volo;

2.2 può impiegare un parametro supplementare che consideri aspettative di rendimento maggiori comprovabili di imprese a bassa capitalizzazione («Size Premium») per calcolare l'adeguata remunerazione del capitale investito nel settore non rilevante per le operazioni di volo. Per calcolare il «Size Premium» ci si basa su buone pratiche e su dati di fornitori di servizi riconosciuti;

- 2.3 in deroga al n. 1.1.1, l'adeguata remunerazione del capitale investito nel settore non rilevante per le operazioni di volo può essere calcolata sulla base del valore di mercato dei beni patrimoniali chiaramente attribuiti. A tale scopo, il valore contabile dei beni patrimoniali è moltiplicato per la media, rilevata sugli ultimi cinque anni, del rapporto tra valore di mercato e valore contabile del capitale proprio dell'aeroporto interessato o di aeroporti comparabili.

Allegato 2
(art. 31 cpv. 1)

Infrastrutture e servizi da attribuire al segmento traffico aereo

- 1 Sempre che nel regolamento d'esercizio dell'aeroporto non siano designate quali infrastrutture centralizzate per le quali vengono riscaldate indennità di utilizzo, le infrastrutture del segmento traffico aereo comprendono le infrastrutture seguenti:
 - 1.1 campo d'aviazione, inclusi piazzali di sosta e infrastrutture (piste, vie di rullaggio, area di traffico, piazzali di sosta);
 - 1.2 quota delle superfici di circolazione dei passeggeri;
 - 1.3 sistemi di trasporto dei passeggeri lato volo, carrelli per bagagli;
 - 1.4 superfici e infrastrutture per il check-in;
 - 1.5 sistemi operativi di magazzinaggio delle merci occorrenti direttamente per il loro trasbordo da e verso l'aeromobile e situati sui terreni dell'aeroporto;
 - 1.6 superfici e infrastrutture doganali;
 - 1.7 infrastrutture per emergenze e sicurezza (sicurezza aerea);
 - 1.8 quota delle vie di accesso lato città.
- 2 I servizi del segmento traffico aereo comprendono:
 - 2.1 sorveglianza e controllo dell'area di traffico;
 - 2.2 esercizio e manutenzione del campo d'aviazione, inclusi piazzali di sosta e infrastrutture (piste, vie di rullaggio, area di traffico, piazzali di sosta);
 - 2.3 trasporto dei passeggeri lato volo / servizi di carrelli per bagagli;
 - 2.4 servizi d'emergenza (sicurezza).

Allegato 3
(art. 37 cpv. 2)

Disposizioni sullo svolgimento di studi comparativi

- 1 Nello studio comparativo devono essere utilizzati almeno cinque aeroporti comparativi che:
 - 1.1 quanto al volume di traffico (passeggeri e movimenti di aerei), al traffico di trasferimento e al genere di utenti dell'aeroporto (quota delle compagnie aeree a basso costo) si assomigliano; e
 - 1.2 si trovano in uno Stato membro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA).
- 2 Lo studio comparativo di cui all'articolo 37 si basa su un raffronto dei costi per le operazioni doganali («Turnaround Costs», TC) ponderati secondo il volume di traffico per un aereo di corto e uno di lungo raggio, un aereo d'affari e un aereo per voli da diporto. I TC si compongono dei costi seguenti:
 - 2.1 tasse d'atterraggio;
 - 2.2 tasse passeggeri;
 - 2.3 tasse per la sicurezza aerea;
 - 2.4 tasse di stazionamento per aeromobili;
 - 2.5 altre tasse d'infrastruttura inerenti ai passeggeri;
 - 2.6 imposte statali inerenti ai passeggeri, sempre che vengano utilizzate per finanziare l'esercizio dell'aeroporto.
- 3 Nello svolgere lo studio comparativo vanno considerate differenze socio-economiche tra gli aeroporti comparativi, in particolare riguardo al livello generale dei salari e dei prezzi, l'inflazione e l'evoluzione dei tassi di cambio.
- 4 I risultati di cui al numero 2 devono essere sottoposti a un'analisi di sensibilità. Vanno considerate differenze comprovabili tra gli aeroporti riguardanti:
 - 4.1 il livello di qualità dell'aeroporto conformemente agli indicatori pertinenti (p. es. tempi minimi per le coincidenze, statistica dei bagagli andati persi in occasione delle operazioni doganali);
 - 4.2 i costi ambientali finanziati dall'aeroporto o dallo Stato (p. es. indennizzi per espropri);
 - 4.3 i costi per la sicurezza aerea finanziati dall'aeroporto o dallo Stato;
 - 4.4 la situazione delle capacità;
 - 4.5 le esigenze legali per determinare le tasse aeroportuali all'aeroporto interessato;

-
- 4.6 le attività d'investimento dell'aeroporto poco prima del periodo determinante per lo studio comparativo;
 - 4.7 il meccanismo per finanziare le infrastrutture e i servizi centralizzati.
 - 5 Non vengono presi in considerazione per lo studio comparativo gli aeroporti che, quanto alle unità di confronto, divergono significativamente dalla media di tutti gli aeroporti comparativi.

Per mantenere il parallelismo d'impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.

