

## **Consultazione Autorità di Regolazione dei Trasporti Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali**

OSSERVAZIONI DI ASSAEREO, IBAR, COMITATO UTENTI DI FIUMICINO, COMITATO UTENTI DI LINATE, COMITATO UTENTI DI MALPENSA

Osservazioni relative ai Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali per aeroporti con traffico superiore a 5 milioni di passeggeri (B1), per aeroporti con traffico compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri (B2) e, se non indicato diversamente, per il modello relativo agli aeroporti con traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri (B3).

TESTO MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI IN CONSULTAZIONE	OSSERVAZIONI
<p>1. AMBITO DI APPLICAZIONE E FINALITÀ</p> <p>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.</p>	Dalla formulazione utilizzata parrebbe che i Gestori titolari di contratti di programma in deroga siano del tutto esclusi <i>sine die</i> dall'applicazione del modello, in evidente contrasto con quanto previsto dalla Direttiva 2009/12. Dobbiamo sul punto rilevare che con l'istituzione dell'Autorità dei Trasporti indipendente dovrebbero essere riesaminati i contratti sottoscritti in deroga alla legislazione e verificata la conformità degli stessi con quanto stabilito dall'Unione con la citata Direttiva.
<p>2. DEFINIZIONI</p>	Si propone di inserire tra le definizioni anche quella di "Comitato degli Utente" costituito ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs 18/99 al quale ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative.
<p>3. PROCEDURA DI CONSULTAZIONE SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI</p> <p>3.2. Attivazione della Procedura di Consultazione</p> <p>1. In via ordinaria la procedura di Consultazione dovrà essere avviata dal Gestore nel corso dell'ultima annualità del Periodo tariffario <u>e comunque non oltre il quarto anno dalla data di ultima revisione del livello dei diritti.</u></p>	L'ultimo periodo, anche alla luce di quanto osservato di seguito, può generare confusione in ordine al periodo di vigenza dei diritti ed ai tempi relativi alla consultazione. Si propone di eliminare la parte sottolineata.

<p>4. L'avvio della Consultazione per la revisione del sistema dei diritti o del loro ammontare potrà essere comunque promosso nel corso del periodo tariffario dal Gestore aeroportuale o da <u>rappresentanza qualificata di Utenti aeroportuali</u>. La proposta dovrà essere adeguatamente motivata e documentata e notificata previamente all'ART.</p>	<p>Con riferimento alla rappresentanza qualificata di Utente aeroportuali, coerentemente con quanto proposto al successivo punto 3.4.2, si propone di prevedere come soglia minima la maggioranza assoluta dei vettori che rappresentano almeno i 2/3 del traffico.</p>
<p>3.3. Notifica all'Autorità della Proposta del Gestore di revisione dei diritti aeroportuali</p> <p>1. In coerenza con quanto previsto dalla Direttiva 2009/ 12/CE art.6, comma 2 il Gestore deve inviare agli Utenti dell'aeroporto qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti, fatti salvi casi eccezionali da giustificare con gli stessi Utenti, al più tardi 4 mesi prima della data prevista di applicazione del nuovo livello dei diritti.</p>	<p>Il termine di 4 mesi appare eccessivamente limitato tenuto conto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il periodo necessario all'utenza per l'esame della documentazione (che non dovrebbe essere inferiore a 60 giorni);</li> <li>- il periodo necessario al confronto tra Gestore e Utente (che non dovrebbe essere inferiore a 45 giorni);</li> <li>- l'eventuale periodo necessario all'ART in caso di mancato accordo;</li> <li>- il periodo intercorrente tra la definizione dei diritti aeroportuali e la loro effettiva esigibilità (che non potrà essere inferiore a 100 giorni per consentire adeguato recepimento nei sistemi internazionali di distribuzione e vendita dei vettori).</li> </ul> <p>Si propone di elevare il limite da 4 ad almeno 8 mesi.</p>
<p>3.4. Avvio della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali</p> <p>3.4.1. Comunicazione</p> <p>3. Nella comunicazione il Gestore motiverà la propria proposta di revisione dei Diritti specificando inoltre se questa abbia carattere annuale o pluriennale. <u>In fase di prima applicazione del presente modello, la proposta di revisione tariffaria potrà comunque riguardare al massimo un quadriennio.</u></p>	<p>Il periodo di 4 anni, peraltro già sperimentato nei contratti di programma stipulati, appare idoneo a contemporaneare l'esigenza di stabilità con quella di verifica puntuale degli investimenti, della qualità dei servizi offerti e dei relativi livelli tariffari.</p>
<p>3.4.2. Partecipazione alla Consultazione</p> <p>3. <u>Il Gestore provvederà a definire, d'intesa con gli Utenti, i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascun Utente</u> a valere nell'ambito delle Consultazioni nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che</p>	<p>Esprimiamo profondo disaccordo, in considerazione dell'ovvio conflitto di interessi esistente, rispetto alla possibilità che il Gestore aeroportuale, sebbene d'intesa con gli Utenti, possa determinare i criteri di rappresentatività. Trattasi di una evidente "invasione di campo" nei confronti di una delle due parti del negoziato tesò alla definizione dei livelli</p>

sia stata raggiunto un accordo sostanziale. L'ART si riserva di esprimersi al riguardo, anticipando fin d'ora che la soglia minima di consenso dovrebbe essere non inferiore al congiunto rispetto dei seguenti due parametri: almeno la maggioranza assoluta dei vettori che rappresentano almeno i 2/3 del traffico passeggeri o del traffico merci.

tariffari, degli investimenti e della qualità dei servizi offerti.

Si ritiene che detti criteri possano essere individuati dall'Autorità per il tramite di Linee guida (eventualmente contenute negli stessi Modelli in esame) cui gli Utente faranno riferimento per la determinazione dei criteri di rappresentanza nei singoli scali ovvero cui fare ricorso in caso di inerzia da parte degli stessi Utenti.

Si precisa al riguardo che l'interlocutore privilegiato dovrebbe essere il Comitato degli Utenti Aeroportuali, istituito ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 18/99, fatta salva la possibilità per i singoli Utente di farsi rappresentare da Associazioni.

Ai fini del calcolo della rappresentanza degli Utenti, riteniamo che il parametro più equo, in quanto trasparente e già ampiamente in uso nel settore, sia quello delle WLU (Work Load Unit). Termine peraltro già inserito nella sezione Definizioni dei Modelli in consultazione.

Il Gestore elaborerà un Registro contenente l'elenco completo degli Utenti e dei relativi WLU degli ultimi 12 mesi disponibili. Tale Registro sarà messo a disposizione degli Utenti contestualmente all'invio del Documento di Consultazione nonché annualmente, in occasione della convocazione degli incontri periodici con l'Utenza.

Ciascun Utente, entro 7 giorni dalla ricezione, potrà presentare istanza motivata di revisione delle WLU assegnate qualora riscontrasse difformità rispetto ai valori in suo possesso.

A ciascun Utente spetta un numero di voti pari alle WLU assegnate.

Ciascun Utente potrà delegare il Comitato Utenti ovvero la propria Associazione.

La mancata partecipazione o la mancata espressione di voto sarà considerata come manifestazione di assenso dell'Utente alla proposta

Esprimiamo totale disaccordo rispetto a tale previsione. Chiediamo pertanto di eliminare il paragrafo ovvero di sostituirlo con una formulazione che

<u>di modifica dei Diritti aeroportuali.</u>	<u>attesti il principio generale in base al quale il voto espresso dalla maggioranza vincola la totalità degli Utente dell'aeroporto.</u>
<p>3.4.3. Svolgimento della Audizione pubblica</p> <p>1. La audizione pubblica degli Utenti non potrà avvenire prima di 30 gg dalla messa a disposizione del Documento di Consultazione.</p> <p>2 Il Gestore convocherà formalmente, con almeno una settimana di anticipo, gli utenti in pubblica audizione programmata per la prima giornata utile successiva al termine dei 30gg di cui al punto che precede, con comunicazione estesa all'ART. Quest'ultima si riserva il diritto di partecipare con proprio rappresentante alla pubblica audizione.</p>	<p>Allo scopo di rendere effettivo il negoziato tra Gestore aeroportuale ed Utenti, si propone di estendere il periodo necessario all'analisi della documentazione ed alla definizione di una posizione da 30 ad almeno 60 giorni.</p> <p>Per le medesime finalità ed allo scopo di consentire a tutti gli Utenti la partecipazione, si propone di prevedere un margine di tempo ben superiore rispetto ad una sola settimana di anticipo, comunque non inferiore a 20 giorni.</p> <p>Si propone al riguardo che la convocazione della prima audizione avvenga contestualmente alla messa a disposizione del "Documento di Consultazione", nel quale sono dettagliati tutti gli argomenti da trattare .</p>
<p>4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI</p> <p>4.1. Informativa da parte del Gestore -"Documento di Consultazione" -</p> <p>n) Investimenti per i quali sono prospettati meccanismi di incentivazione</p> <p>p) Policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che il Gestore prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee.</p> <p>2. Tutta la documentazione sopra elencata sarà resa disponibile dal Gestore agli Utenti aeroportuali ed all'ART con eccezione della documentazione di cui al punto d) che è viceversa riservata ad uso esclusivo dell' ART.</p>	<p>Relativamente alla lett. n) si chiede vengano esplicitate anche le relative motivazioni. In assenza di riconoscimento dei requisiti di incentivazione da parte dei vettori non verrà applicata alcuna incentivazione all'investimento e lo stesso ricadrà all'interno del quadro regolatorio.</p> <p>Per ciò che riguarda la lett. p) si propone di precisare che tali contributi non possono a nessun titolo essere "spesi" nei diritti aeroportuali ma devono esclusivamente ricadere nelle disponibilità di ricavi commerciali dei Gestori.</p> <p>(Le medesime osservazioni riguardano anche il modello per aeroporti con traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri, nel quale le lettere identificative dei paragrafi evidenziati sono rispettivamente m) ed n)).</p> <p>Non si concorda con quanto previsto al punto 2. L'assenza di informazioni agli Utenti circa la contabilità analitica del Gestore amplia l'asimmetria informativa tra Gestore e Utenti limitando fortemente la</p>

	possibilità per gli Utenti di accedere ad informazioni essenziali per la formazione di decisioni consapevoli nel corso del negoziato.
4.1.2. Piano quadriennale degli interventi	
2. Il Piano sarà orientato a promuovere, nell'interesse generale ed ai fini di un uso corretto delle risorse impegnate, <u>un dimensionamento ottimale della capacità aeroportuale</u> , nonché a facilitare l'accesso alle infrastrutture ed a favorire innovazioni tecnologiche volte anche a velocizzare le attività di servizio.	Si propone di modificare la parte sottolineata nel modo che segue: [...] un dimensionamento ottimale <u>ed efficiente</u> della capacità aeroportuale, [...]
3. Il Piano quadriennale, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati dall'ENAC, conterrà in particolare: a) la Relazione generale descrittiva delle singole opere programmate e dei relativi costi, nonché dello stato capacitivo attuale e futuro delle infrastrutture aeroportuali; separatamente dovranno esser individuati gli interventi di manutenzione straordinaria;	Si chiede di precisare, alla lett. a), che le informazioni sulle singole opere e sui relativi costi dovranno essere fornite in maniera puntuale e disaggregata, con livelli di dettaglio tali da rendere possibile una valutazione consapevole da parte degli Utenti in ordine alle singole opere proposte. Proponiamo inoltre di prevedere singoli service level agreement per ciascuna opera che impatta direttamente o indirettamente con il servizio ai passeggeri o agli aeromobili. Tali SLA dovranno prevedere meccanismi di compensazione a favore dell'Utenza nel caso di mancato raggiungimento dei target o di mancato o parziale funzionamento puntuale dell'impianto che ne impedisce la prevista piena fruibilità da parte degli Utenti.
5. Sulla pianificazione dello sviluppo aeroportuale il Gestore promuoverà il costante confronto, su base almeno annuale, con gli Utenti e gli altri operatori presenti sullo scalo che svolgono attività a favore del trasporto aereo, affinché il Piano quadriennale risponda alle aspettative degli Utenti, anche in ordine alla funzionalità operativa e di servizio delle infrastrutture già in esercizio.	Con riguardo al punto 5), nel condividere pienamente la necessità di un costante confronto, si propone di prevedere la formalizzazione delle proposte avanzate sia dal Gestore che dagli Utenti, dei temi su cui si è giunti alla condivisione e delle motivazioni per cui le proposte avanzate dagli Utenti non possono eventualmente essere accolte.
9. Il Piano darà evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal Gestore incentivi alla realizzazione o <u>forme di prefinanziamento</u> .	Il pre-finanziamento delle opere non è ammesso dalla normativa vigente ed è stato peraltro uno dei motivi di censura in recenti studi commissionati dalla Commissione Europea sullo stato di attuazione della Direttiva relativamente ad esempio al contratto di programma in deroga ENAC – ADR.

	<p>Si richiede pertanto l'eliminazione dell'espressione "forme di prefinanziamento".</p>
<p>4.1.3. PIANO DELLA QUALITÀ E DELLA TUTELA AMBIENTALE.</p> <p>1. Il Gestore è tenuto a presentare ai fini della Consultazione di Periodo, svolta all'Anno base, il Piano della qualità e della tutela ambientale che, in coerenza con quanto approvato dall'ENAC per le stesse annualità del Periodo tariffario, si impegna a rispettare, contenente gli indicatori di qualità e tutela ambientale ed i relativi pesi .</p>	<p>Si propone di riformulare il punto 4.1.3 in coerenza con quanto indicato all'art. 9 della Direttiva, che prevede espressamente negoziati tra Gestore e Utenti allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio.</p> <p>Il livello di qualità approvato dall'ENAC infatti, rispetto al quale nella migliore delle ipotesi è data solo un'informativa agli Utenti, dovrebbe rappresentare un livello minimo di servizio dal quale avviare il predetto negoziato.</p> <p>In tale contesto gli indicatori di qualità principali dovranno riguardare tutti i sottosistemi che concorrono alla puntualità e regolarità dei voli (si veda in proposito l'allegato Service quality rebate in uso presso l'aeroporto di Heathrow).</p>
<p>5 NEGOZIAZIONE E CHIUSURA DELLA CONSULTAZIONE</p> <p>5.1 Accordo tra le parti in esito alla consultazione</p> <p>2. Ai sensi dell'art. 78 del DL 24.01.2012, n. 1, ed in linea con quanto previsto dall'art. 9 (Norme di qualità) e dall'art. 10 (Differenziazione dei servizi) della Direttiva 2009/12/CE il Gestore ed i vettori operanti sullo scalo <u>possono</u>, nell'ambito della Procedura di consultazione, <u>concludere accordi sui livelli di servizio (Service Level Agreement)</u>, con specifico riferimento alla qualità dei servizi prestati, <u>nel rispetto</u></p>	<p>Segnaliamo preliminarmente che il confronto tra Utenti e Gestore non può esaurirsi in un'unica audizione. La quantità e complessità degli argomenti da trattare richiede, per rendere effettiva la negoziazione, un arco temporale non inferiore a 45 giorni, a partire dalla prima audizione, al termine del quale è necessario prevedere un nuovo incontro pubblico, allo scopo di consentire di individuare una sintesi delle differenti esigenze rappresentate dagli Utenti e dal Gestore.</p> <p>In assenza di un congruo periodo, comunque non inferiore ai 45 giorni citati, nel corso del quale lavorare per giungere ad una conclusione dell'accordo, lo sforzo profuso per l'elaborazione dei presenti Modelli rischierebbe di essere vano in quanto il ricorso all'Autorità diverrebbe inevitabile.</p> <p>La negoziazione tra Utenti e Gestore aeroportuale circa i livelli di servizio a fronte del corrispettivo, rappresenta un elemento assolutamente qualificante della Direttiva dell'Unione (si veda in proposito l'art. 9 della Direttiva) e dei Modelli in esame.</p> <p>Si ritiene pertanto necessario sostituire la formulazione "il Gestore ed i vettori operanti sullo scalo possono, nell'ambito della Procedura di consultazione, concludere" con "il Gestore e gli Utente <u>definiscono</u>, nell'ambito della Procedura di consultazione, <u>un accordo sui livelli di</u></p>

delle disposizioni previste dal Regolamento di Scalo dell'aeroporto, nonché degli impegni assunti dal Gestore con la stipula della Convenzione. Tali accordi stabiliscono il livello di servizio che deve essere fornito dal Gestore aeroportuale a fronte del Corrispettivo.

servizio (Service Level Agreement) prevedendo altresì penali a favore dell'utenza in caso di mancato raggiungimento da parte del Gestore dei livelli di servizio concordati. Tale previsione di SLA è obbligatoria e dovrebbe prevedere meccanismi di compensazione a favore dell'utenza nel caso di mancato raggiungimento dei target o di mancato o parziale funzionamento dell'impianto.

Con riferimento alla seconda parte del punto 2), (sottolineata) facciamo presente che nel processo di determinazione dei livelli di servizio previsti dal Regolamento di Scalo e dalla Convenzione, nonché delle relative modalità di monitoraggio, non sono coinvolti gli Utenti. Conseguentemente, la formulazione che inizia con "nel rispetto delle disposizioni previste ..." sancisce la sostanziale impossibilità di avviare alcun negoziato tra Utenti e Gestore sulla qualità dei servizi offerti.

Si chiede pertanto di eliminare la parte sottolineata del punto 2).

## 5.2 Convocazione annuale degli Utenti

### 2. Tali informazioni riguarderanno in particolare:

#### b) costi operativi/gestionali incrementali che concorrono a tariffa,

La Consultazione annuale dovrà rispettare le medesime tempistiche della Consultazione di Periodo indetta all'Anno ponte, salvo differenti accordi raggiunti tra Gestore ed Utenti all'Anno ponte.

## Modello B3 – Aeroporti con traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri

## 5.2 Convocazione annuale degli Utenti

### 1. Salvo differenti intese raggiunte in sede di negoziazione, il Gestore

Con riferimento a quanto previsto alla lett. b) si propone di prevedere anche la possibilità che i costi siano inferiori rispetto a quanto preventivato anche qualora tali riduzioni siano dovute a gare, rinegoziazioni o cessioni di attività. Si propone altresì che vengano fornite agli Utenti anche informazioni in ordine all'andamento dei costi e dei ricavi per singola unità di business (royalties, parcheggi, pubblicità, ecc).

Si propone di inserire un nuovo punto f) relativo all'andamento degli SLA e delle relative penali a favore dell'Utenza.

In considerazione di quanto qui proposto in ordine alle tempistiche della Consultazione nell'Anno Ponte, si propone di fissare in almeno 60 giorni il periodo di anticipo della documentazione e la convocazione almeno 20 giorni prima dell'incontro.

## Modello B3 – Aeroporti con traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri

Si propone di inserire nel modello B3, tra le informazioni da fornire annualmente agli Utenti, lo stato di avanzamento degli investimenti previsti.

in ciascuna annualità del periodo tariffario è tenuto a fornire agli Utenti aeroportuali adeguate informazioni in ordine agli elementi determinanti ai fini dell'aggiornamento tariffario ed in particolare:	
<p><b>6 PROCEDURE DI RICORSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO</b>      Questa sezione sarà dedicata alle previsioni da adottare per dare attuazione alla Direttiva 2009/12/CE nella parte in cui, all'art. 6 commi 3 e 4 e nel quadro della procedura di consultazione, essa prevede la possibilità di ricorrere alla Autorità di vigilanza in caso di mancato accordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore.      Al riguardo è di interesse dell'Autorità definire i dettagli di tali previsioni tenendo conto delle problematiche che gli operatori ritengono di poter anticipare in considerazione della modalità "negoziata" di determinazione dei diritti prevista dalla direttiva medesima.</p>	<p>Nel confermare quanto osservato in premessa del punto 5, evidenziamo che in caso di mancato accordo l'Autorità è chiamata ad intervenire non solo relativamente alla misura dei diritti ma anche riguardo agli investimenti ed al livello di qualità dei servizi offerti. Ciò al fine di evitare che il mancato accordo sui diritti determini decisioni unilaterali da parte del Gestore in materia di investimenti e di qualità dei servizi.</p>
<p><b>7 I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA</b>  <b>7.1 L'elenco dei centri di tariffazione</b>      1. Per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, i prodotti aviation soggetti a regolazione tariffaria sono di seguito riportati:</p> <p>d) I corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate:        • Gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, ecc),</p> <p>e) I corrispettivi dei beni di uso comune, e dei beni di uso esclusivo :        • piazzali di air side        • aree scoperte, aree coperte, locali, uffici, magazzini, banchi accettazione, ecc.</p>	<p>Relativamente alla lett. d) si richiede di confermare l'allocatione, utilizzata nei contratti di programma fin qui stipulati, dei sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, beni di uso comune ecc.) nel diritto d'imbarco del passeggero.</p> <p>Con riferimento alla lett. e) si richiede di riallocare i centri di tariffazione indicati secondo gli schemi utilizzati nei contratti di programma fin qui stipulati (si veda l'osservazione precedente).</p> <p>Si richiede di includere nei prodotti regolamentati i costi dei parcheggi al netto dei ricavi commerciali da essi derivanti.</p>
<p><b>7.2 Basket di Tariffa</b>      1. Nell'ottica di favorire una semplificazione tariffaria il Gestore potrà proporre in Consultazione modifiche della struttura tariffaria</p>	<p>Nel ritenere che l'aggregazione di servizi ai fini tariffari debba essere utilizzata solo in circostanze eccezionali, previa intesa con gli Utenti,</p>

presente all'Anno base, secondo criteri di semplificazione ed aggregazione di servizi (Basket), per servizi rivolti alla generalità degli Utenti, e quindi non prestati su domanda, e per categorie omogenee di utenti serviti.

2. Potranno essere inoltre adottate articolazioni tariffarie che consentano un miglior utilizzo della capacità aeroportuale (ad es. tariffe peak/off peak, tariffe summer/winter, o tariffe distinte per classi di tonnellaggio dell'aeromobile ecc...).

3. Il Gestore di una Rete aeroportuale, debitamente designato, ai sensi dell'art. 74, comma 1, Allegato B1 alla Delibera del 7 maggio 2014 n. 31 19 del DL 1/2012 convertito con modificazioni dalla L.14 marzo 2012, n.27, può essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intera rete, fermi restando i principi di cui all'articolo 80, comma 1 dello stesso Decreto-Legge.

## 8.2 DINAMICA DEI CORRISPETTIVI

$$c_{t,j} = C_{0,j} / \pi (1 + P_z - x_j + k_{z,j} + v_{z,j}) (1 + \varepsilon_{t,j}),$$

### 8.2.1 Impostazione generale

1. Individuati i costi ammessi all'Anno base (opex e capex) per singolo prodotto regolamentato e per i prodotti non regolamentati esistenti all'Anno base, la loro evoluzione nel Periodo tariffario è

torniamo ad evidenziare che l'assenza di informazioni agli Utenti circa la contabilità analitica del Gestore determinerebbe un tale livello di opacità nella costruzione tariffaria che non consentirebbe agli Utenti di esprimere valutazioni consapevoli in merito.

Conformemente a quanto più dettagliatamente osservato al successivo punto 8.9, si richiede di modificare la formula relativa alla dinamica dei corrispettivi includendo il parametro  $mc$  (marginе commerciale da portare in detrazione) ai sensi di quanto disposto dall'art. 11-nones della Legge 248/2005.

Con riguardo alla struttura della formula della dinamica dei corrispettivi evidenziamo che soltanto la variabile relativa al tasso di inflazione,  $P_z$ , è oggetto di determinazione diretta, mediante il riferimento al tasso di inflazione programmato (DEF), tutte le altre variabili,  $C_{0,j}$ ,  $x_j$ ,  $k_{z,j}$ ,  $v_{z,j}$ ,  $\varepsilon_{t,j}$  sono viceversa derivate da elaborazioni, talora complesse, a partire da dati e stime di base totalmente indecifrabiili per gli Utenti in assenza della contabilità analitica del Gestore (si veda in proposito quanto osservato al punto precedente e al par. 4.1, n. 2) .

Con riferimento ai costi ammessi all'Anno base, attesa l'esistente asimmetria informativa tra Gestore e Utenti, si ritiene opportuna una verifica preventiva da parte dell'Autorità (ovvero dell'ENAC) in ordine alla congruità degli stessi anche al fine di evitare che la determinazione dei costi ammessi all'anno

<p>determinata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dalle discontinuità di costo che andranno a maturare nel corso del Periodo tariffario per il singolo prodotto, non rapportabili in via diretta ed immediata alla crescita del traffico, e che, stimati all'Anno base, saranno caricati a tariffa in corso di Periodo (tramite i parametri <math>k</math>, <math>v</math>, <math>\varepsilon</math> di cui ai successivi par 8.8, punti 1 e .2);</li> </ul> <p>Definizione <math>v_{zj}</math>      è il parametro di incremento tariffario del prodotto <math>j</math> definito per ciascun anno del Periodo tariffario in ragione del preconsuntivo degli <u>oneri incrementali</u> legati alla entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari e calcolato in modo che la variazione del valore attualizzato dei costi aggiuntivi stimati sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale al lordo delle imposte;</p>	<p>base possa avvenire attraverso il meccanismo del <i>cost recovery</i> e conseguentemente introdurre un ulteriore elemento premiante per il Gestore aeroportuale rispetto a quanto già insito nel meccanismo del <i>price-cap</i>.</p> <p>Stante quanto previsto al successivo punto 8.8 e 8.10, si ritiene opportuno anche in questa sede un richiamo alla preventiva verifica da parte dell'Enac in ordine alla congruità dei valori assegnati ai singoli parametri.</p> <p>Con riferimento alla definizione di <math>v_{zj}</math> e conformemente a quanto osservato al punto 5.2 si richiede di modificare la formulazione utilizzata prevedendo la possibilità che gli oneri possano essere anche inferiori rispetto a quanto preventivato.</p>
<p>8.3 Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario</p> <p>7. Rientrano altresì nel CIN dell'anno base :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. gli oneri sostenuti dai Gestori per l'espropriazione, operata in forza di previsioni di legge o convenzionali, <u>di aree strumentali al servizio del trasporto aereo</u>, inserite nel Master Plan aeroportuale già approvato in linea tecnica dall'ENAC e dalle Autorità preposte alle valutazioni ambientali ed urbanistiche, all'esito delle procedure di legge a tal fine previste, nonché previa gratuita devoluzione al Demanio delle aree in questione.</li> </ol> <p>Tali oneri verranno riconosciuti nei limiti del valore di congruità definito attraverso formale procedura valutativa prevista dalla normativa vigente;</p>	<p>Con riferimento all'espressione "aree strumentali al servizio di trasporto aereo" si propone di precisare che dette aree, al fine far ricomprensibile il relativo costo di espropriazione nel CIN dell'anno base, devono essere destinate esclusivamente ad attività aviation.</p>

## 8.6 TASSO DI REMUNERAZIONE SUL CAPITALE INVESTITO

1. L'Autorità intende dare continuità ai criteri adottati nei precedenti periodi di regolazione per la determinazione della remunerazione spettante al Gestore sul Capitale investito netto riconosciuto, secondo il metodo, descritto dalla Delibera CIPE n. 38/2007, par.3.2, basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, (WACC/CAPM), applicato comunemente anche in altri settori dei servizi pubblici essenziali (es. Autorità per l'energia elettrica ed il gas) e di cui alla seguente formula :

I modelli tariffari ripropongono, per la determinazione del WACC, un metodo che si è dimostrato molto generoso nei confronti dei Gestori nazionali. A livello internazionale, altri regolatori hanno invece avviato processi di revisione dei diritti aeroportuali che si distinguono non solo nelle modalità di conduzione del processo ma anche nel WACC proposto su livelli notevolmente più bassi (si veda la tabella che segue).

Comparazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC)

WACC	
<b>AEROPORTI ITALIANI</b>	
Gesac- Napoli	9,73%
Aeroporti di Roma	11,91%
Sea - Milano	12,46%
Sab - Bologna	10,47%
Aeroporti di Puglia	9,98%
<b>AEROPORTI EUROPEI</b>	
Heathrow - London	5,35%
Gatwick - London	5,65%
Stansted - London	6-6,5%
Barajas - Madrid	6,84%
<b>MEDIE AEROPORTI INTERNAZIONALI</b>	
Media Mondiale	6%-8%*
Media Americana	7,02%*
Media Europea	7,51%*
Media Asiatica	9 %*
<b>ALTRÉ SOCIETÀ ITALIANE</b>	
Terna	7,40%
Enel	7,60%

<p>Modello B3 – Aeroporti con traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri</p> <p><b>8.6 Tasso di remunerazione sul capitale investito</b></p> <p>7. Per quanto considerato ai punti 9 e 10, l'Autorità verificherà caso per caso <u>forme di prefinanziamento</u> tariffario degli investimenti futuri parametrati sul valore o quota del valore effettivo dei beni pubblici, presenti ed attivi nel processo produttivo, utilizzati dagli Utenti aeroportuali a titolo gratuito in quanto non valorizzati nel diritto pagato da questo al gestore.</p>	<p><i>Fonte: IATA Annual Review 2012 -2013</i></p> <p>Modello B3 – Aeroporti con traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri</p> <p>Si conferma quanto precedentemente indicato circa il nostro parere fermamente contrario rispetto alla pratica del pre-finanziamento delle opere, in quanto non ammessa dalla normativa nazionale ed internazionale.</p>
<p><b>8.7 WACC incrementale</b></p> <p>1. L'Autorità pur riconoscendo che maggiorazioni sul WACC possano essere apprezzabili strumenti di incentivazione degli investimenti, tra l'altro presenti anche in altri settori regolamentati, ritiene che il ricorso a tale misure debba avere carattere eccezionale.</p> <p>2. L'Autorità valuta infatti che possano sussistere investimenti nello sviluppo ed ammodernamento di infrastrutture aeroportuali che possano comportare, per alcune società di gestione e per gli investitori privati, un rischio di costruzione e finanziario eccessivamente oneroso in particolare allorché imposto da disposizioni di legge per motivi di interesse generale, di pubblica sicurezza od ambientale. Su segnalazione dell'ENAC, l'Autorità potrà valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC.</p>	<p>Esprimiamo parere contrario rispetto alla possibilità di riconoscimento di un WACC incrementale.</p> <p>I meccanismi di remunerazione del capitale investito e di gestione del rischio, già presenti nei modelli, appaiono già strumenti più che adeguati ai fini dell'incentivazione degli investimenti.</p> <p>Infatti, gli investimenti trovano già una generosa remunerazione attraverso il meccanismo del <i>WACC</i>, nei confronti del quale sono state prese posizioni critiche, anche fortemente (si veda, p. es., D. Helm, <i>Infrastructure investment, the cost of capital, and regulation: an assessment</i>, 2009).</p> <p>Anche a livello internazionale si sta discutendo la possibilità di rivedere questo strumento, se non di superarlo tout court, per evitare che i Gestori aeroportuali ricevano remunerazioni eccessive per i propri investimenti.</p> <p>In tale ottica, l'individuazione di ulteriori premi per l'investimento, come quello del riconoscimento di un <i>WACC</i> incrementale a favore dei Gestori, sebbene in via eccezionale, non è condivisibile.</p>
<p><b>8.9 TRATTAMENTO DEL MARGINE COMMERCIALE</b></p>	<p>Esprimiamo profondo disaccordo rispetto all'impostazione proposta relativamente al trattamento del Margine Commerciale.</p> <p>La preferenza espressa dall'Autorità, sebbene in una non meglio qualificata fase transitoria di regolazione, per il regime tariffario di tipo dual till appare in palese contrasto con quanto disposto all'art. 11-nones della Legge</p>

	<p>248/2005.</p> <p><u>Si richiede, in merito, di fare espresso riferimento a quanto previsto dalla citata norma ed, in particolare, che ai fini della determinazione della tariffa si terrà conto di una quota non inferiore al 50 per cento del margine commerciale conseguito dal Gestore aeroportuale in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate.</u></p>
8.10 PROPOSTA DEFINITIVA DELLA DINAMICA TARIFFARIA QUADRIENNALE	<p>In analogia con quanto rilavato precedentemente al par. 8.2 e par. 8.9, si richiede di modificare la formula relativa al corrispettivo medio unitario includendo il parametro mc (margine commerciale da portare in detrazione) ai sensi di quanto disposto dall'art. 11-nonies della Legge 248/2005.</p>
1.  Il Gestore provvederà agli adempimenti successivi necessari per la comunicazione da parte delle Autorità competenti alle rete delle biglietterie IATA.	<p>Si evidenzia la necessità di prevedere un congruo periodo di tempo tra il momento della definizione conclusiva del corrispettivo e la sua effettiva esigibilità (proponiamo al riguardo almeno 100 giorni) al fine di adeguare per tempo i sistemi internazionali di vendita e consentire alle compagnie aeree di ricoprendere i nuovi livelli dei diritti nelle tariffe offerte ai passeggeri.</p>
10. Qualora, a seguito delle verifiche condotte dall'ENAC o dall'ART ai sensi del precedente punto 9 emerga la non veridicità dei dati forniti dal Gestore verrà disposto il recupero, a valere sulla tariffa della prima annualità utile del Periodo, delle somme indebitamente percepite dal Gestore, con restituzione alla Utenza di dette somme nonché dei relativi interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al par. 8.6 maggiorato del tasso di interesse legale.	<p>Riteniamo la comunicazione di dati non veritieri eccezionalmente grave. In tali circostanze, oltre al recupero delle somme indebitamente percepite, dovrebbe essere previsto dall'Autorità un regime sanzionatorio proporzionato e dissuasivo.</p>

<p><b>8.12 INDICATORI DI QUALITÀ</b></p> <p>1. Gli indicatori analitici di qualità devono essere selezionati dal Gestore d' intesa con l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il Gestore possa esercitare un effettivo controllo. Gli indicatori vanno selezionati preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita" (rilevati mediante sondaggi), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni "Si/No", cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, facilities per PRM, ecc.). Gli indicatori di qualità possono essere distinti fra indicatori relativi al comfort degli utenti e indicatori relativi alla funzionalità complessiva dell'aeroporto (intesa come capacità di gestire efficientemente il traffico) che a loro volta si riflettono positivamente sui primi.;</p> <p>2. Gli indicatori selezionati ed i pesi opportunamente associati a ciascun di essi dovranno tener conto delle indicazioni emerse dalla Consultazione.</p>	<p>Si conferma quanto precedentemente osservato relativamente al par. 4.1.3 in ordine al negoziato tra Gestore e Utenti allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio previsto all'art. 9 della Direttiva.</p>
<p><b>8.14 Impatto sui Corrispettivi</b></p> <p>1. E' previsto un sistema premiante o penalizzante in funzione dello scostamento dagli obiettivi prefissati, che si traduce in una variazione tariffaria di entità massima pari a +/-1% fatto salvo quanto previsto al successivo punto 10. Nessun adeguamento tariffario, invece, è previsto in caso di raggiungimento degli obiettivi, tenuto conto che i costi incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei Corrispettivi regolamentati.</p>	<p>Il meccanismo annuale dei premi/penalità previsto è poco incentivante ed espone il Gestore ad una perdita del solo 1% ove non rispetti gli obiettivi di qualità stabiliti. Diversamente, nelle migliori pratiche regolatorie, si prevede una restituzione, su base mensile, che può arrivare fino ad un massimo del 7% degli introiti della società di gestione degli aeroporti (si veda <i>The Service Quality Rebate Scheme</i> per l'aeroporto di Heathrow). Inoltre, si richiede di prevedere un sistema di sanzioni per i picchi di disservizio che possono verificarsi all'interno delle singole strutture aeroportuali, che comportano gravi conseguenze per l'utenza aeroportuale ma che sfuggono al calcolo delle medie (a titolo puramente esemplificativo e non esaustivo, il blocco anche temporaneo del sistema smistamento bagagli genera ripercussioni notevolissime sugli Utenti sia in termini operativi che di esborsi economici nei confronti dei passeggeri). I modelli tariffari, infatti, dovrebbero garantire agli Utenti degli aeroporti che le misurazioni relative agli obiettivi di qualità non vengano manipolate dai Gestori, per esempio</p>

<p>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 <math>\varepsilon</math> applicabile per l'annualità immediatamente successiva.</p>	<p>procedendo a misurazioni negli orari di minore traffico o nei periodi di minor affluenza. I picchi di grave disservizio dovrebbero trovare una autonoma sanzione, senza possibilità di confusione in misurazioni medie.</p> <p>Inoltre, l'impatto sui corrispettivi in funzione dello scostamento dagli obiettivi prefissati dovrebbe essere oggetto di negoziazione tra Utenti e Gestore aeroportuale e definito nell'ambito del Service Level Agreement di cui alle precedenti osservazioni sul par. "5.1 - Accordo tra le parti in esito alla consultazione". In nessun caso potranno essere introdotti meccanismi premianti "automatici" al raggiungimento di determinate soglie.</p> <p>Le medesime osservazioni sono riferibili anche a quanto previsto al precedente par. "8.11 Qualità e di tutela ambientale: parametro <math>\varepsilon</math>"</p> <p>Si propone di introdurre nei Modelli un dettagliato sistema di monitoraggio, da affidare alla stessa ART o all'ENAC, finalizzato ad accertare, per completa trasparenza e tutela di tutti gli operatori aeroportuali e dei passeggeri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 – la congruità delle tariffe;</li> <li>2 – il rispetto degli impegni assunti in ordine alla realizzazione delle opere ed agli investimenti in generale;</li> <li>3 – la congruità delle somme destinate alla realizzazione di nuovi investimenti;</li> <li>4 – la verifica annuale dei diritti e della qualità dei servizi offerti.</li> </ul>
---	---

Roma, 16 giugno 2014