



## Risposta al Documento di Consultazione sui Modelli Tariffari aeroportuali di cui alla Delibera n. 31/2014

16 GIUGNO 2014

Il presente documento illustra le osservazioni di Assaeroporti sul Documento di Consultazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) sui Modelli Tariffari aeroportuali di cui alla Delibera n. 31/2014.

Preme sin da subito ringraziare l'Autorità per l'opportunità, offerta con la presente consultazione, di dare un contributo alla discussione sulla regolazione tariffaria del settore aeroportuale.

Auspichiamo che i modelli tariffari definitivi possano dare regole certe, trasparenti e prevedibili, che consentano ai gestori aeroportuali di effettuare gli investimenti infrastrutturali necessari, di ottenere tariffe orientate ai costi, inclusivi di una adeguata remunerazione del capitale. Riteniamo indispensabile che il modello tariffario *dual till* venga applicato a tutti gli aeroporti senza alcun correttivo e senza ulteriori valutazioni in merito.

I modelli tariffari devono a nostro giudizio contenere procedure puntuale che consentano l'agevole raggiungimento di un accordo con i vettori. Le procedure devono in particolare individuare:

- le tempistiche entro cui devono essere effettuate le attività per la definizione dei diritti aeroportuali coerentemente con il principio di orientamento al costo assicurato dai modelli tariffari dell'ART, ed in particolare le attività relative alla approvazione in linea tecnica del piano degli interventi, le attività per la definizione del Piano della qualità e della tutela ambientale e le attività richieste per l'entrata in vigore delle tariffe regolate;
- le modalità e i tempi entro cui il gestore aeroportuale e i vettori – in mancanza di accordo – devono presentare all'ART istanza di ricorso per la determinazione dei diritti aeroportuali e le tempistiche entro cui ART deve esprimersi, ove richiesto, sul Piano degli interventi, sul Piano della qualità e della tutela ambientale ed in merito all'entrata in vigore delle conseguenti tariffe regolate;
- i soggetti legittimati a presentare tale richiesta (gestore aeroportuale e vettori);
- le condizioni che devono essere rispettate da tali soggetti per presentare la richiesta (partecipazione attiva alla consultazione effettuata in precedenza dal gestore aeroportuale)
- i tempi massimi entro cui l'ART si deve pronunciare in via provvisoria e in via definitiva;
- il meccanismo, da applicarsi in caso di ricorso, per il recupero nelle tariffe del periodo tariffario della differenza tra i ricavi consuntivati dal gestore e i ricavi calcolati sulla base

delle tariffe approvate dall'ART a decorrere dalla data in cui era prevista – nell'ambito della consultazione con i vettori – l'entrata in vigore delle tariffe;

- l'introduzione di una clausola che riconosca la facoltà agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di applicare il modello tariffario previsto per aeroporti delle classi dimensionali superiori (volume di traffico annuo compreso fra 3 e 5 milioni di passeggeri – Modello B2 – ovvero volume di traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri – Modello B3);
- nelle more dell'emanazione del provvedimento finale sui modelli tariffari, un meccanismo transitorio per la definizione delle tariffe regolate esigibili dal 1 gennaio 2015 – e fino all'entrata in vigore dei nuovi corrispettivi determinati sulla base della nuova disciplina tariffaria che verrà definita dall'ART – negli aeroporti i cui contratti di programma risultino scaduti alla data del 31 dicembre 2014, allo scopo di assicurare continuità nell'applicazione delle tariffe.

Il documento è strutturato come segue:

- il Capitolo 1 illustra i commenti di Assaeroporti sul modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri (**Modello B1**);
- il Capitolo 2 illustra i commenti di Assaeroporti sul modello tariffario per aeroporti con traffico annuo compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri (**Modello B2**);
- il Capitolo 3 illustra i commenti di Assaeroporti sul modello tariffario per aeroporti con traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri (**Modello B3**);
- l'Allegato 1 illustra le tempistiche proposte da Assaeroporti per la determinazione delle tariffe regolate;
- l'Allegato 2 riporta alcune considerazioni sul regime *dual till*.

## Capitolo 1

### Modello di regolazione dei diritti aeroportuali per aeroporti con traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri

Assaeroporti considera essenziale e imprescindibile che i modelli tariffari dell'ART si basino sul principio della **“Tempistica Certa”** nell'intero processo di definizione dei diritti aeroportuali, dalla fase di definizione del Piano degli interventi e del Piano della qualità e della tutela ambientale fino all'effettiva entrata in vigore dei diritti (sia nel caso di accordo tra gestore ed utenti sia nel caso di potenziali ricorsi all'ART).

Diventa pertanto indispensabile che (1) tutti i soggetti coinvolti nel processo di definizione dei diritti aeroportuali abbiano l'obbligo di rispettare tempistiche chiare e precise, definite *ex-ante* e (2) vi siano dei meccanismi di salvaguardia in caso di mancato rispetto di tali tempistiche, basati sull'istituto del “silenzio assenso” (di cui alla Legge 241/1990). Solo in questo modo possono essere assicurati tempi certi di entrata in vigore dei diritti e si può scongiurare il rischio di iter eccessivamente dilatati nel tempo che avrebbe l'effetto di ritardare ulteriormente la realizzazione degli investimenti indispensabili per adeguare il sistema aeroportuale italiano ai livelli europei.

La nostra proposta si sostanzia come segue:

1. Il gestore trasmette all'ENAC il piano degli interventi per l'approvazione in linea tecnica, dandone contestuale notifica all'ART.
2. ENAC individua un responsabile del procedimento e comunica il nominativo al gestore e all'ART.
3. ENAC si auto-vincola ad esprimersi sul piano degli interventi il più rapidamente possibile, indicando al gestore la relativa tempistica, che non potrà comunque essere superiore a [●] giorni dal ricevimento della documentazione.
4. Il gestore comunica agli utenti l'intenzione di dare avvio alla revisione dei diritti con un preavviso di almeno 1 settimana rispetto alla data ufficiale di avvio della consultazione, secondo la procedura e con le modalità fissate dal gestore previa informativa agli utenti. Nella comunicazione indica la data ufficiale di avvio della consultazione, a partire dalla quale dovrà essere disponibile per gli utenti la documentazione informativa predisposta (“Documento di Consultazione”). La comunicazione dovrà riportare anche le modalità di accesso al “Documento di Consultazione” e le modalità con le quali gli utenti potranno richiedere informazioni.
5. Contestualmente alla suddetta comunicazione agli utenti, il gestore notifica all'ART l'intenzione di dare avvio alla revisione dei diritti.

6. L'ART, entro 40 giorni dalla notifica ricevuta, verifica la corretta applicazione dei criteri da essa definiti e posti alla base dei modelli tariffari; tale periodo potrà essere esteso di ulteriori 30 giorni laddove, in esito alla consultazione con gli utenti, la proposta tariffaria del gestore venga modificata in maniera sostanziale;
7. L'audizione pubblica degli utenti potranno avvenire non prima di 30 giorni e non oltre 45 giorni dalla data ufficiale di avvio della consultazione. Il gestore potrà decidere se dare corso a una o più audizioni pubbliche, secondo modalità fissate dal gestore previa informativa agli utenti. Nel caso le audizioni siano più di una, i termini sopra indicati sono riferiti alla prima di esse. La convocazione delle audizioni dovrà comunque avvenire con preavviso di almeno 15 giorni.
8. Una volta raggiunto l'accordo tra gestori e vettori, il gestore comunica ufficialmente agli utenti la chiusura della consultazione.
9. Se gestore e vettori non sono riusciti a giungere ad un accordo entro i termini fissati nella procedura fissata dal gestore previa informativa agli utenti, il gestore comunica ufficialmente agli utenti la chiusura della consultazione. Tale periodo non potrà avere durata inferiore a 3 settimane dalla convocazione della prima audizione.
10. Al termine della consultazione (sia in caso di accordo sia di disaccordo), il gestore, tenuto conto delle osservazioni ricevute dagli utenti nel corso della consultazione sulle singole questioni, elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e la pubblica sul proprio sito web, dandone tempestiva comunicazione all'ART e agli utenti.
11. In caso di mancato accordo, il gestore ovvero i vettori che hanno espresso parere contrario alla proposta tariffaria del gestore possono, entro 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito del gestore, presentare all'ART istanza di riesame, motivandone in maniera esaustiva la richiesta e fornendo all'ART, ove necessario, opportuna documentazione.
12. In caso di istruttoria, la proposta del gestore non ha efficacia fino a quando non sia stata esaminata dall'ART. Entro quattro settimane dalla data di presentazione del ricorso, l'ART prende una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali. Nelle more della adozione della decisione provvisoria da parte dell'ART, i diritti esigibili dal gestore saranno pari a quelli in vigore nel corso della consultazione, aggiornati al tasso di inflazione programmato per l'anno in corso.
13. L'ART prenderà una decisione definitiva il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dalla data di presentazione del ricorso. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati.
14. Ove, entro 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito del gestore, non sia pervenuta alcun ricorso all'ART, l'accordo tra la parti si intenderà raggiunto e i diritti

entreranno in vigore alla data comunicata dal gestore al momento della pubblicazione della proposta finale;

15. La proposta definitiva - già verificata dall'ART (sub punto 6) - dovrà essere pubblicata almeno 60 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei corrispettivi.

L'Allegato 1 individua le diverse fasi del processo sopra indicate e, per ciascuna di esse, ne illustra graficamente le tempistiche proposta da Assaeroporti. Il diagramma di Gantt illustra chiaramente che la durata dell'intero processo varia tra oltre 6 mesi (in caso di accordo) a oltre 10 mesi (in caso di ricorso).

***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.1***

Assaeroporti considera essenziale e imprescindibile che nei modelli tariffari dell'ART trovi applicazione il principio della **“Tempistica Certa”** mediante la definizione delle tempistiche entro cui devono essere effettuate le attività per la definizione dei diritti aeroportuali, ed in particolare le attività relative alla approvazione in linea tecnica del piano degli interventi, le attività per la definizione del Piano della qualità e della tutela ambientale e le attività richieste per l'entrata in vigore delle tariffe regolate

Con riferimento alla terminologia proposta dall'ART ai fini dell'applicazione dei modelli tariffari oggetto della presente consultazione, Assaeroporti ritiene opportuno esprimere i propri commenti con riferimento alle seguenti definizioni:

**“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 e alle merci nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo”

**“Periodo tariffario”:** periodo di applicazione del presente modello ai fini della definizione della dinamica tariffaria, di durata non superiore a 4 anni

**“Prodotti regolamentati”:** prestazioni erogate dal Gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali sopra definiti

**“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

***Quesione 2.A***

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

L'ART, nel definire i “**diritti aeroportuali**”, specifica che essi includono “i prelievi riscossi a favore del Gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo [...] dei beni di uso esclusivo”.

A tale proposito, Assaeroporti evidenzia che nella gran parte degli aeroporti europei i corrispettivi per l'uso dei Beni in Uso Esclusivo (BUE) non sono considerati come regolamentati. La previsione a cui si riferiscono deriva dal D.Lgs. n. 18/99, legge di recepimento della Direttiva 96/67/CE relativa al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, che ha introdotto le definizioni di Beni di Uso Comune – BUC – e Beni di Uso Esclusivo – BUE, estendendo l'ambito definito nella Direttiva, che si riferiva solo alle infrastrutture centralizzate).

L'esperienza maturata negli ultimi anni in alcuni aeroporti dimostra notevoli limiti nel considerare regolamentati i beni in uso esclusivo, con particolare riferimento all'utilizzo di uffici/spazi/aree. In particolare si sottolinea che:

- relativamente a tali corrispettivi il mercato tende a voler considerarli con un approccio meramente “commerciale” (durate pluriennali di contratti, prezzi variabili in funzione delle superfici occupate, ecc.), criteri che si sposano poco con le logiche regolatorie basate sulla pertinenza ai costi e la non discriminatorietà;
- il perimetro dei BUE è particolarmente eterogeneo: la normativa di riferimento si riferiva al mercato dell'*handling*, che include operatori di rampa, ma anche *caterers* e *fuellers*; l'ENAC in passato ha forzato detta interpretazione estendendola anche agli spazi delle Compagnie aeree, ancorché con forme e modalità diverse da aeroporto a aeroporto; altri settori (operatori cargo, spedizionieri, ecc.) sono stati trattati differentemente nei diversi aeroporti e in generale è assai diversificata la definizione dei soggetti assoggettabili ai citati corrispettivi.

Per tali motivi si ritiene più efficace escludere tale tipologia di beni dal perimetro dei corrispettivi regolamentati, lasciando che i corrispettivi per l'affitto di uffici/spazi ai diversi operatori sia lasciato a trattative commerciali.

#### **PROPOSTA ASSAEROPORTI n.2**

Assaeroporti propone di escludere dalla definizione di “diritti aeroportuali” i corrispettivi per l'uso dei Beni in Uso Esclusivo (BUE).

L'ART, nel definire il “**periodo tariffario**”, specifica che esso ha una “durata non superiore a 4 anni”. In un'ottica di stabilità regolatoria, Assaeroporti intende proporre all'ART la previsione di una durata predefinita del periodo regolatorio, che deve essere pari a 5 anni, con un allungamento della durata del periodo tariffario di 1 anno rispetto alla durata massima prevista da ART. Questo

tema è stato ampiamente trattato nei contratti di programma in deroga, per i quali si è ritenuto opportuno prevedere “sotto-periodi tariffari” di 5 anni. La maggiore durata del periodo regolatorio, predefinita pari a 5 anni, è coerente con la necessità di avere maggiore stabilità regolatoria, in considerazione del fatto che i piani di investimento aeroportuali riguardano un periodo temporale medio-lungo.

In virtù di un principio di certezza delle tempistiche, Assaeroporti ritiene inoltre fondamentale prevedere in maniera esplicita che la validità dell'accordo su base pluriennale tra gestore e utenti debba decorrere dalla data in cui era prevista – nell'ambito del negoziato con i vettori – l'entrata in vigore dei diritti.

Per garantire il rispetto del principio sopra enunciato, è pertanto indispensabile prevedere, in caso di ricorso, il recupero nella tariffa dell'anno successivo della differenza tra i ricavi consuntivati dal gestore e i ricavi calcolati sulla base dei diritti approvati dall'ART a decorrere dalla data in cui era prevista – nell'ambito del negoziato con i vettori – l'entrata in vigore dei diritti. Il recupero – a condizioni di neutralità economico finanziaria – di tale differenza assicura, da un lato, l'orientamento al costo, e dall'altro chiarisce il principio – cardine nel nostro ordinamento – della retrodatazione degli effetti al momento della presentazione del ricorso, al fine di non attribuire incentivi alla conflittualità, ove la mancata approvazione delle tariffe comportasse uno slittamento in avanti degli incrementi tariffari richiesti.

In tal modo si garantisce che la validità dell'accordo su base pluriennale tra gestore e utenti decorra dalla data in cui era prevista – nell'ambito del negoziato con i vettori – l'entrata in vigore dei diritti. Tale meccanismo, rendendo *certa* la data di entrata in vigore delle tariffe anche in caso di ricorso, consentirebbe pertanto di dare applicazione al principio di certezza delle regole, spesse volte disatteso nell'ambito dei contratti di programma stipulati dall'ENAC.

La seguente tabella riporta, per gli aeroporti che hanno stipulato il contratto di programma con l'ENAC, il numero di giorni intercorsi dalla data di entrata in vigore prevista del contratto di programma alla data in cui i corrispettivi sono divenuti effettivamente esigibili.<sup>1</sup> La riduzione media del periodo di applicazione del contratto di programma è stata di oltre 450 giorni su 4 anni.

---

<sup>1</sup> La Tabella non include i contratti di programma in deroga.

**Tabella 1 – Tempistiche dei Contratti di Programma**

Aeroporto	Data di inizio del periodo regolatorio	Pubblicazione in GU	Data di entrata in vigore dei diritti	# di giorni tra inizio periodo reg. e entrata in vigore dei diritti
Napoli	01/01/2009	06/11/2009	26/11/2009	329
Pisa	01/01/2009	06/11/2009	26/11/2009	329
Brindisi	01/01/2009	23/04/2010	13/05/2010	497
Bari	01/01/2009	25/05/2010	14/06/2010	529
Bologna	01/01/2010	08/03/2011	28/03/2011	451
Palermo	01/01/2011	30/08/2012	19/09/2012	627
Catania	01/01/2012	21/02/2013	13/03/2013	437
<b>Media</b>				<b>457</b>

Fonte: Elaborazione Assaeroporti

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.3**

Assaeroporti propone che il periodo tariffario abbia durata predefinita e pari a 5 anni a decorrere dalla data di entrata in vigore dei diritti. In caso di ricorso, la differenza tra i ricavi consuntivati dal gestore e i ricavi calcolati sulla base dei diritti approvati dall'ART a decorrere dalla data in cui era prevista – nell'ambito del negoziato con i vettori – l'entrata in vigore dei diritti viene contabilizzato e recuperato nel corso del periodo tariffario.

Per quanto concerne la definizione di “**prodotti regolamentati**”, è opportuno chiarire che essi includono sia le prestazioni erogate dal gestore a fronte del pagamento dei “diritti aeroportuali” di cui al par. 2, comma 11 dell’Allegato B1, sia le prestazioni erogate dal gestore a fronte del pagamento dei corrispettivi per l’assistenza al passeggero a ridotta mobilità e per i servizi di assistenza a terra quando svolti in monopolio. Così facendo, vi sarebbe coerenza tra la definizione di “prodotti regolamentati” (di cui al par. 2, punto 17 dell’Allegato B1) e “prodotti soggetti a regolazione tariffaria” (di cui al par. 7.1 dell’Allegato B1).

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.4**

Assaeroporti propone che la definizione di “prodotti regolamentati” chiarisca che essi includono sia le prestazioni erogate dal gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali sopra definiti sia

le prestazioni erogate dal gestore a fronte del pagamento dei corrispettivi per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità e per i servizi di assistenza a terra quando svolti in monopolio.

Assaeroporti accoglie favorevolmente la definizione di “**utente aeroportuale**” proposta dell’ART, secondo cui con il termine di “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*”.

Si evidenzia che la definizione proposta dall’ART, oltre ad essere conforme a quella prevista nella Direttiva 2009/12/CE e nel Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, anche di recepimento della stessa direttiva (in seguito, Decreto Legge 1/2012), è coerente con le pratiche in uso in altri Paesi europei (si veda la seguente Tabella), in cui i principali attori coinvolti nel processo di determinazione dei diritti aeroportuali sono il gestore e i vettori, e alle parti terze ai vettori – quando coinvolte – si riconosce, al massimo, un obbligo di informativa.

**Tabella 2 – Definizione di “utente aeroportuale” in altri Paesi europei**

<b>1. La legislazione nazionale prevede una definizione di utente dell'aeroporto più ampia rispetto a quella della Direttiva 2009/12/CE? (Es. utente aeroportuale = compagnie aeree o loro associazioni)</b>	
LETTONIA	NO
FRANCIA	NO
GERMANIA	NO
AUSTRIA	NO
UK	NO
IRLANDA	NO
BELGIO	NO
PORTOGALLO	SI (include gli handlers)
CIPRO	NO
OLANDA	NO
CROAZIA	NO
TURCHIA	NO
<b>2. Esiste un obbligo (o consuetudine) di informazione nei confronti di soggetti diversi dalle Compagnie aeree o loro associazioni?</b>	
LETTONIA	NO, anche se è prassi informare gli handlers a conclusione della consultazione con i vettori
FRANCIA	NO
AUSTRIA	NO
UK	NO
GERMANIA	NO
IRLANDA	NO, ma la prassi prevede l'informativa ex-post con gli handlers
BELGI	NO

PORTOGALLO	NO
CIPRO	NO
AMSTERDAM	Viene informata l'autorità di Vigilanza ed, informalmente, i Ministeri coinvolti (no handlers o passeggeri)
CROAZIA	NO, l'obbligo è quello di informare le compagnie e la CAA
TURCHIA	NO

*Questione 3.2.A*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alle procedure di attivazione della Consultazione sopra delineate ed in particolare sui criteri e modalità di definizione della rappresentanza qualificata*

Assaeroporti propone che, nell'individuare la “**rappresentanza qualificata**”, si debbano tenere in considerazione esclusivamente i vettori che, in conformità con il dettato della Direttiva 2009/12/CE, soddisfano l'obbligo di invio al gestore della documentazione informativa di cui al par. 4.2, comma 1 dell'Allegato B1. Si ritiene infatti equo che la facoltà di promuovere l'avvio di una nuova consultazione a periodo tariffario già avviato debba essere riconosciuta ai soggetti che collaborano attivamente al processo di definizione delle tariffe. La quota minima che si reputa necessaria per chiedere l'avvio di una nuova consultazione deve soddisfare a nostro giudizio congiuntamente i seguenti due criteri: (1) maggioranza assoluta dei vettori con traffico di linea che hanno inviato regolarmente la documentazione informativa di cui al par. 4.2, comma 1 dell'Allegato B1, e (2) rappresentanza di almeno i 2/3 delle WLU consuntivate all'Anno Base.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.5**

Assaeroporti propone che la “rappresentanza qualificata” necessaria per chiedere l'avvio di una nuova consultazione debba, come minimo, soddisfare congiuntamente i seguenti due criteri: (1) maggioranza assoluta dei vettori con traffico di linea che hanno inviato regolarmente la documentazione informativa di cui al par. 4.2, comma 1 dell'Allegato B1, e (2) rappresentanza di almeno i 2/3 delle WLU consuntivate all'Anno Base.

*Questione 3.3.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla procedura sopra indicata*

Con riferimento all'**avvio alla consultazione**, l'ART impone l'obbligo al gestore di avviarla “*al più tardi 4 mesi prima della data prevista di applicazione del nuovo livello dei diritti*”, in conformità con quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE.

L'ART propone inoltre che il gestore ne debba dare notifica all'ART almeno 30 giorni prima della data di avvio della consultazione, con contestuale invio da parte del gestore della documentazione oggetto di consultazione (che intendiamo essere il “Documento di Consultazione” disciplinato al

par. 4.1 DELL'Allegato B1). Ciò implica che il gestore è tenuto a predisporre l'intera documentazione *almeno 5 mesi prima* dalla data prevista di entrata in vigore dei diritti.

Se, da un lato, Assaeroporti ritiene condivisibile l'esigenza dell'ART di ricevere dal gestore tutta la documentazione con un certo anticipo rispetto alla data di avvio della consultazione, dall'altro si ritiene opportuno evidenziare come un periodo di preavviso di 30 giorni comporti un ulteriore allungamento del processo di determinazione delle tariffe.

Assaeroporti propone pertanto di ridurre a 1 settimana il periodo di tempo che intercorre tra la data di notifica e la data di avvio della consultazione.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.6***

Assaeroporti propone di ridurre a 1 settimana il periodo di tempo che intercorre tra la data di notifica e la data di avvio della consultazione.

#### ***Quesione 3.4.A:***

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alle modalità di comunicazione sopra indicate*

Per quanto concerne le tematiche relative all'**avvio della consultazione**, Assaeroporti ritiene necessario definire in maniera chiara i criteri per l'individuazione dei soggetti qualificati a partecipare alla consultazione. Secondo Assaeroporti, i "soggetti qualificati" dovrebbero includere:

- i vettori che operano stabilmente sull'aeroporto e che conseguentemente hanno un rappresentante all'interno del Comitato Utenti costituito ai sensi del d.l.18/99
- i vettori non ancora operanti sulla scalo ma che hanno in programma di operare dalla successiva stagione IATA con almeno 5 frequenze settimanali e con accordi già siglati
- le Associazioni dei vettori riconosciute come tali (es. IBAR, ecc)

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.7***

Assaeroporti propone che i soggetti qualificati a partecipare alla consultazione siano: (i) i vettori che operano stabilmente sull'aeroporto e che conseguentemente hanno un rappresentante all'interno del Comitato Utenti costituito ai sensi del d.l.18/99; (ii) i vettori non ancora operanti sulla scalo ma che hanno in programma di operare dalla successiva stagione IATA con almeno 5 frequenze settimanali e con accordi già siglati; (iii) le Associazioni dei vettori riconosciute come tali (es. IBAR, ecc).

*Quesione 3.4.B:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di definizione dei criteri di rappresentatività di voto di cui al punto 3*

L'ART propone che, per il raggiungimento di un accordo sostanziale tra gestore ed utenti, debbano, come minimo, essere soddisfatti congiuntamente i seguenti due criteri (**soglia minima di consenso**): (1) voto favorevole della maggioranza assoluta dei vettori e (2) voto favorevole di vettori che rappresentano almeno 2/3 del traffico passeggeri o del traffico merci.

Assaeroporti propone che la soglia minima di consenso richieda il voto favorevole del 51% dei vettori e che nel calcolo del 51% si tengano conto solamente i vettori con traffico di linea. La rappresentatività di ciascun utente verrà calcolata sul numero di passeggeri (in arrivo e partenza) trasportati da ciascun vettore nell'Anno base. Per i vettori non ancora operanti sulla scalo ma aventi in programma di operare dalla successiva stagione IATA con almeno 5 frequenze settimanali e con accordi già siglati, la rappresentatività verrà calcolata sulla base delle migliori previsioni di traffico disponibili.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.8**

Assaeroporti propone che la “soglia minima di consenso” necessaria per il raggiungimento di un accordo sostanziale richieda il voto favorevole del 51% dei vettori con traffico di linea.

In tema di soglia minima, Assaeroporti accoglie favorevolmente la proposta dell'ART di adottare un principio di “silenzio-assenso” in fase di consultazione (i.e., presunzione di assenso alla proposta del gestore in caso di mancata partecipazione o mancata espressione di voto da parte del vettore), allo scopo di evitare fenomeni di ostruzionismo.

*Quesione 3.4.C:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di svolgimento dell'audizione pubblica*

Assaeroporti propone che le modalità di svolgimento della/e audizione pubblica degli utenti vengano fissate dal singolo gestore previa informativa agli utenti.

Assaeroporti evidenzia, inoltre, che le procedure oggetto di consultazione non si applicano agli aeroporti con più di otto milioni di passeggeri che sono assoggettati alle disposizioni puntuali dei Contratti di Programma stipulati ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis del Decreto Legge 1 luglio 2009 n.78 come modificato ed integrato dalla Legge 3 agosto 2009 n. 102, come chiaramente evidenziato dalla stessa ART nei modelli posti in consultazione.

Peraltro, le nuove procedure devono prevedere specifiche modalità di approvazione sui piani di investimento complessi e di grandi dimensione che assicurino la remunerazione con tariffe calcolate con i principi di orientamento al costo delineati da ART.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.9**

Assaeroporti propone che le modalità di svolgimento della/e audizione pubblica degli utenti vengano fissate dal singolo gestore previa informativa agli utenti.

Assaeroporti propone che le nuove procedure prevedano specifiche modalità di approvazione sui piani di investimento complessi e di grandi dimensione che assicurino la remunerazione con tariffe calcolate con i principi di orientamento al costo delineati da ART.

**Quesione 4.1.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai contenuti del Documento di Consultazione*

Per quanto concerne il contenuto informativo che il gestore è tenuto a fornire all'utenza in fase di consultazione periodica, Assaeroporti ritiene non condivisibile quanto proposto dall'ART relativamente al punto *c* (struttura globale dei costi e ricavi all'Anno base) e al punto *p* (*policy* relativa all'erogazione dei contributi all'attività volativa).

Con riferimento alla **struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi del singolo servizio** applicato all'Anno base (punto *c* di quelli indicati dall'ART), si osserva che il perimetro dell'obbligo informativo appare ben più ampio rispetto a quello previsto dalla Direttiva 2009/12/CE.

La Direttiva 2009/12/CE specifica infatti che il contenuto informativo da fornire all'utenza in sede di consultazione periodica debba riguardare “la struttura globale dei costi relativamente alle infrastrutture e ai servizi ai quali i diritti aeroportuali sono connessi”, e non prevede l'ulteriore obbligo di disaggregazione dei costi *per singolo servizio*. La correlazione ai costi è richiesta dunque per il complesso dei costi del servizio; tuttavia le modalità di articolazione di ciascun servizio, vale a dire la segmentazione dei costi nelle diverse fattispecie ipotizzabili (peso, rumore, *peak / off-peak*, ecc.), è legata invece ad altri elementi (p.e. operativi, commerciali, di immagine, ecc.). In altre parole il gestore deve garantire la coerenza ai costi della pista per il complesso dei diritti di approdo e partenza, ma non è tenuto ad assicurare che la tariffa applicata per l'atterraggio e il decollo di un ATR o di un A320 sia effettivamente correlata agli specifici costi sostenuti per gestire questi due tipi di aereo. Naturalmente dovrà essere salvaguardata la non discriminatorietà di trattamento per tutti gli operatori e l'articolazione dovrà essere possibilmente trasparente e condivisa con gli utenti.

Pur riconoscendo che la Direttiva 2009/12/CE fissa dei requisiti informativi minimi (e pertanto l'ART può legittimamente estendere il perimetro dell'obbligo informativo), Assaeroporti ritiene che

il livello di disaggregazione dei costi debba essere coerente con il numero di servizi (o basket di servizi) offerti all'utenza. In altre parole, la disaggregazione dei costi globali (opex e costi di capitale) per singolo servizio appare giustificata laddove il gestore decida di applicare corrispettivi per singoli servizi. Laddove, al contrario, il gestore opti per un basket di servizi (in conformità con quanto proposto dall'ART al par. 7.2 dell'Allegato B1), si ritiene ragionevole che l'informativa sui costi globali si riferisca a ciascun basket di servizi proposto dal gestore.

Inoltre, non si condivide la proposta dell'ART di includere nell'informativa oggetto di consultazione (i) i ricavi del singolo servizio applicato all'Anno base e (ii) evidenza dei costi e dei ricavi delle attività non regolamentate unitariamente considerate. Entrambe queste informazioni risultano non rilevanti ai fini della determinazione dei diritti aeroportuali e pertanto non si ravvisa la necessità di includerle nell'informativa che il gestore è tenuto a dare agli utenti in fase di consultazione periodica.

Con riferimento alla **policy relativa all'erogazione dei contributi all'attività volativa** (punto *p* di quelli indicati dall'ART), Assaeroporti ritiene che queste informazioni, non essendo rilevanti ai fini della determinazione dei diritti aeroportuali, non debbano essere incluse nell'informativa che il gestore è tenuto a dare agli utenti in fase di consultazione tariffaria.

In tale contesto, giova inoltre ricordare che l'erogazione di contributi, sussidi, o ogni altra forma di emolumenti ai vettori da parte dei gestori sarà comunque oggetto di una specifica disciplina che verrà definita dalle linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di prossima emanazione. Non si ravvisa pertanto la necessità di imporre (ulteriori) obblighi informativi in sede di consultazione tariffaria.

Si sottolinea inoltre che detti contributi sono tipicamente una modalità commerciale per intercettare esigenze di breve periodo di diversa natura (necessità di contribuire allo start up di nuove tratte, o di nuovi vettori, o contributi mirati a segmenti di mercato in crisi – p.e. comparto cargo). L'informativa preventiva relativamente a politiche commerciali su un orizzonte temporale pari a quello del periodo tariffario sembra poco aderente alla realtà sopra descritta, e quindi inutile o ingiustificatamente vincolante.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.10**

Assaeroporti propone di modificare come segue il punto *c*) in materia di contenuto dell'informativa che il gestore è tenuto a dare all'utenza.

*c) Struttura globale dei costi ammessi all'Anno base relativamente alle infrastrutture ed ai servizi aviation ai quali i Diritti aeroportuali sono connessi, con un livello di disaggregazione di*

*tali costi coerente con la struttura tariffaria proposta dal gestore (disaggregazione per singolo servizio oppure per basket di servizi)*

Assaeroporti propone di eliminare il punto p) in materia di *policy* relativa all'erogazione dei contributi all'attività volativa.

*Questione 4.1.B:*

*Si richiedono osservazioni motivate circa la modalità di rappresentazione delle previsioni di traffico*

Assaeroporti ritiene che il livello di disaggregazione delle previsioni di traffico da presentare agli utenti in sede di consultazione debba essere coerente con i driver rilevanti ai fini della determinazione dei diritti, ossia:

- totale passeggeri in partenza
- totale movimenti (in arrivo e in partenza) per aviazione generale e commerciale
- totale tonnellaggio (in arrivo e in partenza) per aviazione generale e commerciale
- totale cargo.

*Questione 4.1.C:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano Quadriennale degli interventi*

L'ART propone che il **piano quadriennale degli interventi** che il gestore è tenuto a presentare agli utenti in sede di consultazione periodica e sulla base del quale vengono definiti i diritti aeroportuali, venga approvato *in linea tecnica* dall'ENAC e debba essere conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati dall'ENAC.

In linea di principio, secondo Assaeroporti sarebbe auspicabile evitare la frammentazione tra enti differenti di competenze aventi un legame diretto con il processo di definizione dei diritti aeroportuali. Si ritiene infatti che una ripartizione delle competenze tra enti diversi non possa che comportare un allungamento delle tempistiche nonché una complessità crescente dell'intero processo, con rischi di scarso coordinamento tra enti, in netto contrasto con gli obiettivi di semplificazione e trasparenza che l'ART intende perseguire.

Fermo restando il principio generale di cui sopra, la proposta dell'ART di affidare all'ENAC la responsabilità di approvazione *in linea tecnica* del piano degli interventi appare in linea con la normativa in vigore.

Come già affermato con forza in precedenza, Assaeroporti considera essenziale e imprescindibile il rispetto del principio della **“Tempistica Certa”**. In concreto, ciò comporta (1) l’obbligo per tutti i soggetti coinvolti nel processo di definizione dei diritti aeroportuali di rispettare tempistiche chiare e precise, definite *ex-ante* e (2) l’introduzione di meccanismi di salvaguardia in caso di mancato rispetto di tali tempistiche, basati sull’istituto del “silenzio assenso” (di cui alla Legge 241/1990).

Per quanto riguarda nello specifico l’approvazione del piano degli interventi, Assaeroporti non può non ricordare che nel passato molti aeroporti hanno riscontrato ritardi nel processo di approvazione del piano degli interventi dal parte dell’ENAC, non più giustificabili nell’attuale congiuntura economica.

Più in generale, si osserva come nel passato il principio della “Tempistica Certa” non abbia trovato applicazione, determinando per gli aeroporti coinvolti una oggettiva difficoltà nella pianificazione dell’attività. La seguente tabella riporta, per gli aeroporti che hanno stipulato il contratto di programma con l’ENAC, il numero di giorni intercorsi dalla data di presentazione dell’istanza per l’avvio dell’istruttoria alla data in cui i corrispettivi sono divenuti effettivamente esigibili.<sup>2</sup> Il periodo mediamente richiesto l’entrata in vigore dei contratti di programma è stata di circa 750 giorni (si veda Tabella successiva).

**Tabella 3 – Tempistiche dei Contratti di Programma**

<b>Aeroporto</b>	<b>Data di presentazione istanza</b>	<b>Data di entrata in vigore dei diritti</b>	<b># di giorni tra presentazione istanza e entrata in vigore dei diritti</b>
Napoli	14/05/2008	26/11/2009	561
Pisa	13/06/2008	26/11/2009	531
Brindisi	18/06/2008	13/05/2010	694
Bari	18/06/2008	14/06/2010	726
Bologna	04/12/2008	28/03/2011	844
Palermo	19/01/2010	19/09/2012	974
Catania	06/08/2010	13/03/2013	950
<b>Media</b>			<b>754</b>

Fonte: Elaborazione Assaeroporti

<sup>2</sup> La Tabella non include i contratti di programma in deroga.

Per garantire tempistiche certe nel processo di definizione dei diritti, è pertanto necessario che nei modelli tariffari oggetto della presente consultazione venga anche concordato con ENAC l'individuazione esplicita delle tempistiche entro cui la stessa ENAC si auto-vincola ad esprimere un giudizio sul piano degli interventi presentato dal gestore.

Inoltre, per garantire la trasparenza del processo, è necessario concordare con ENAC che, al suo interno, venga individuato un responsabile del procedimento in grado di fornire al gestore che ne faccia richiesta informazioni chiare in merito allo stato della propria pratica.

La proposta di Assaeroporti in materia di piano degli interventi si sostanzia come segue. Il gestore, nel chiedere all'ENAC avvio di istanza per l'approvazione del piano degli interventi, deve darne contestuale notifica all'ART. ENAC individuerà un responsabile del procedimento e comunicherà il nominativo al gestore e all'ART. ENAC si auto-vincolerà ad esprimersi sul piano degli interventi il più rapidamente possibile, e comunque entro [•] giorni dal ricevimento della documentazione.

Assaeroporti ritiene inoltre necessario che l'ART concordi con ENAC la nozione di “approvazione *in linea tecnica*” del piano degli interventi.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.11***

La proposta di Assaeroporti in materia di piano degli interventi si sostanzia come segue. Il gestore, nel chiedere all'ENAC avvio di istanza per l'approvazione del piano degli interventi, deve darne contestuale notifica all'ART. ENAC individuerà un responsabile del procedimento e comunicherà il nominativo al gestore e all'ART. ENAC si auto-vincolerà ad esprimersi sul piano degli interventi il più rapidamente possibile, e comunque entro [•] giorni dal ricevimento della documentazione, fermo restando l'applicazione dell'istituto del “silenzio assenso” (di cui alla Legge 241/1990).

#### ***Quesione 4.1.D:***

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano della Qualità e della Tutela ambientale, con particolare riferimento agli indicatori di qualità principali, obiettivi, miglioramenti tecnologici, pesi degli indicatori*

L'ART propone che il **piano della qualità e della tutela ambientale** che il gestore è tenuto a presentare agli utenti in sede di consultazione periodica e sulla base del quale vengono definiti gli eventuali premi/penalizzazioni da applicare ai diritti aeroportuali, debba essere coerente con quello approvato dall'ENAC. Si prevede che gli indicatori analitici di qualità siano selezionati dal gestore d'intesa con l'ENAC e quelli ambientali siano di norma individuati dal gestore d'intesa con l'ENAC.

In conformità con quanto già evidenziato nella risposta alla Questione 4.1.C, Assaeroporti ritiene auspicabile evitare, per quanto possibile, la frammentazione tra enti differenti di competenze aventi un legame diretto con il processo di definizione dei diritti aeroportuali. Si propone pertanto di attribuire all'ART la responsabilità di approvare il piano della qualità e dell'ambiente e di monitorare il grado di raggiungimento degli obiettivi fissati.

Qualora l'ART decidesse di non accogliere la proposta di Assaeroporti, deve comunque trovare applicazione il principio della “Tempistica Certa”, con modalità analoghe a quelle illustrate nella risposta al quesito precedente.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.12**

Assaeroporti propone di attribuire all'ART la responsabilità di approvare il piano della qualità e dell'ambiente e di monitorare il grado di raggiungimento degli obiettivi fissati. Qualora l'ART decidesse di non accogliere la proposta di Assaeroporti, deve comunque trovare applicazione il principio della “Tempistica Certa” di cui alla Proposta Assaeroporti n.11.

L'ART, nel proporre il contenuto informativo minimo del Piano della Qualità e della tutela ambientale da sottoporre a consultazione, individua “benchmark relativo agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei di corrispondente livello”.

Assaeroporti ritiene necessario chiarire su quali dati si debba fare il benchmark.

**Questione 4.2.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Documentazione informativa da fornirsi da parte del Vettore*

Per quanto concerne le tempistiche per l'invio al gestore della **documentazione informativa da parte dei vettori** (pianificazione delle proprie attività nell'aeroporto, impiego previsto della flotta e previsioni di traffico), si osserva che, mentre la Direttiva 2009/12/CE prevede che le informazioni vengano inviate “prima di ogni consultazione”, l'ART propone che tale comunicazione avvenga “in via ordinaria entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, nonché entro i 20 gg successivi alla comunicazione dell'avvio della Procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali”.

Assaeroporti ritiene che la *ratio* della norma comunitaria (che prevede una informativa al gestore *prima* dell'avvio della consultazione) sia quella di assicurare che il gestore riceva dai vettori quante più informazioni possibili *prima* della consultazione, in modo da tenerne adeguatamente in conto in fase di predisposizione del documento di consultazione. Assaeroporti ritiene pertanto che le informazioni che i vettori sono tenuti a trasmettere 3 volte l'anno (ossia il 31 dicembre e in

occasione degli incontri per la programmazione delle stagioni *winter* e *summer*) siano sufficientemente aggiornate per formulare la proposta tariffaria.

La proposta di Assaeroporti è pertanto quella di mantenere la scadenza del 31 dicembre, nonché in occasione degli incontri per la programmazione delle stagioni *winter* e *summer*, per l'invio dell'informativa da parte dei vettori e di rimuovere il termine dei 20 giorni successivi alla comunicazione dell'avvio della consultazione.

Le previsioni di traffico che i vettori sono tenuti a fornire ai gestori dovranno come minimo avere ad oggetto:

- totale passeggeri in partenza;
- totale movimenti (in arrivo e in partenza) per aviazione generale e commerciale;
- totale tonnellaggio (in arrivo e in partenza) per aviazione generale e commerciale;
- totale cargo.

***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.13***

Assaeroporti propone di mantenere la scadenza del 31 dicembre, nonché in occasione degli incontri per la programmazione delle stagioni *winter* e *summer*, per l'invio dell'informativa da parte dei vettori e di rimuovere il termine dei 20 giorni successivi alla comunicazione dell'avvio della consultazione.

***Quesione 5.1.A:***

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Negoziazione e chiusura della Consultazione*

Il par. 5.1 dell'Allegato B1 disciplina in maniera puntuale la **chiusura della consultazione** e i termini entro cui l'ART è chiamata a verificare la corretta applicazione dei criteri tariffari (ossia 40 giorni dal ricevimento della proposta definitiva).

Assaeroporti ritiene che, in questo contesto, si debba fare riferimento al termine “consultazione” piuttosto che al termine “negoziazione”, dal momento che il termine consultazione – che implica la determinazione della tariffa da parte del gestore – è richiamata non solo nella normativa europea (Direttiva 2009/12/CE e Comunicazione COM (2014) 278 del 19.5.2014) e nella normativa italiana.

Con riferimento alla chiusura della consultazione, si osserva che il modello tariffario oggetto della presente consultazione non specifica se l'esito positivo della verifica da parte dell'ART sia una condizione sufficiente per l'entrata in vigore dei diritti proposti dal gestore.

In tale contesto, Assaeroporti ritiene utile ribadire che la regolazione tariffaria dovrebbe essere affidata esclusivamente all'ART, in nome della sua indipendenza. Ogni decisione dell'ART, pertanto, deve essere avulsa da interventi *ex-post* da parte di altri organi istituzionali in merito all'esito ultimo dei rapporti regolati, che possano portare pregiudizio all'autonomia dell'Ente di regolazione. In concreto, ciò significa che, una volta raggiunto un accordo tra gestori e utenti, previa verifica dell'ART, è necessario che il livello concordato dei diritti diventi automaticamente esigibile, senza necessità di alcuna approvazione o parere preventivo da parte di altri organi istituzionali.

Assaeroporti ritiene inoltre necessario formalizzare nell'ambito dei modelli tariffari oggetto della presente consultazione il periodo di tempo che deve intercorrere tra la data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito del gestore e la data di entrata in vigore dei corrispettivi.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.14***

Assaeroporti ritiene imprescindibile che la regolazione tariffaria debba essere affidata esclusivamente all'ART, in nome della sua indipendenza. Assaeroporti chiede pertanto che l'esito positivo della verifica da parte dell'ART sia una condizione sufficiente per l'entrata in vigore dei diritti proposti dal gestore.

Assaeroporti ritiene inoltre necessario formalizzare nell'ambito dei modelli tariffari oggetto della presente consultazione il periodo di tempo che deve intercorrere tra la data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito del gestore e la data di entrata in vigore dei corrispettivi.

Assaeroporti propone inoltre che, al fine di contenere la durata dell'intero processo di definizione delle tariffe, l'avvio della attività di verifica da parte dell'ART in merito alla corretta applicazione dei criteri da essa definiti e posti alla base dei modelli tariffari venga anticipata ed avviata contestualmente alla ricezione da parte dell'ART della notifica dell'avvio della consultazione.

Laddove la proposta tariffaria del gestore venga modificata in maniera sostanziale nel corso della consultazione con gli utenti, è opportuno prevedere che la durata massima del periodo entro cui l'ART è chiamata a svolgere l'attività di verifica (40 giorni) possa venire estesa di ulteriori 30 giorni.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.15***

Assaeroporti propone che l'attività di verifica da parte dell'ART in merito alla corretta applicazione dei criteri tariffari venga avviata contestualmente alla ricezione da parte dell'ART della notifica dell'avvio della consultazione. Il periodo entro cui l'ART è chiamata a svolgere l'attività di verifica (40 giorni) può essere esteso di ulteriori 30 giorni laddove la proposta tariffaria del gestore venga modificata in maniera sostanziale nel corso della consultazione con gli utenti.

*Quesione 5.2.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Consultazione annuale degli Utenti*

Assaeroporti ritiene che la **consultazione annuale** con gli utenti debba avere esclusivamente carattere informativo e debba essere finalizzata a fornire agli utenti un mero aggiornamento sullo sviluppo del piano tariffario, del piano degli interventi e degli obiettivi di qualità e tutela ambientale, illustrando eventuali differenze rispetto a quanto discusso in sede in consultazione periodica.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.16**

Assaeroporti propone che la consultazione annuale con gli utenti abbia carattere informativo e sia finalizzata a fornire agli utenti un mero aggiornamento sullo sviluppo del piano tariffario, del piano degli interventi e degli obiettivi di qualità e tutela ambientale.

*Quesione 6.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica delle procedure di ricorso sopra indicate*

Come sottolineato dalla stessa Autorità nell’Allegato A, nel predisporre i 3 modelli tariffari oggetto della presente consultazione, l’ART ha ritenuto che alcuni dei principi cardine della Direttiva 2009/12/CE – vincolanti per aeroporti con volumi annui di traffico superiori a cinque milioni di passeggeri – “possano trovare utile applicazione anche per la determinazione dei diritti in aeroporti con volumi di traffico inferiori a tale soglia”. Nello specifico, i principi comuni a tutti e 3 i modelli tariffari sono:

- determinazione e revisione dei diritti aeroportuali nel contesto ed all’esito di una consultazione periodica tra gestore ed utenti; e
- possibilità di ricorrere alla Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo tra gestore e utenti.

Nell’ambito di un quadro regolatorio in cui i diritti aeroportuali non vengono più definiti *ex ante* dall’Autorità di regolazione (come è avvenuto finora in applicazione della Direttiva CIPE 38/2007), bensì nell’ambito di un processo di consultazione tra gestori e utenti, diventa cruciale definire una disciplina precisa e puntale della **procedura per la risoluzione di controversie**, al fine sia di tutelare le parti coinvolte sia di scongiurare stalli in caso di mancato accordo.

Nello specifico, Assaeroporti ritiene opportuno che, in tema di procedure di ricorso, i modelli tariffari oggetto della presente consultazione recepiscono quanto segue:

1. definizione *ex ante* delle modalità di intervento dell'ART in caso di mancato accordo tra le parti e indicazione di un termine temporale massimo entro cui ciascuna delle parti coinvolte nella consultazione può rivolgersi all'ART per chiedere di dirimere la questione;
2. individuazione dei criteri minimi da soddisfare affinché una controversia possa essere considerata ammissibile;
3. indicazione esplicita del termine entro cui l'Autorità è chiamata a prendere una decisione definitiva in caso di ricorso (in conformità con quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE in materia di procedure di ricorso);
4. individuazione di meccanismi svolti a disincentivare ricorsi infondati o opportunistici

Con riferimento al punto (1) sopra menzionato, la stessa Commissione Europea, nella recente Comunicazione COM(2014) 278 riguardante l'applicazione della Direttiva 2009/12/CE da parte degli Stati membri, sottolinea quanto segue:

*“The most important issues surrounding appeals seems to be that the Directive does not expressly provide for a statutory deadline for airlines to submit an appeal and the suspensory effect of appeals, which might have the effect of holding up investment in infrastructure”*

Per quanto concerne il punto (2) e (3) sopra menzionati, è la stessa Direttiva 2009/12/CE che fissa dei principi cardine:

*“Gli Stati membri provvedono affinché, con riguardo ai casi di disaccordo [...] siano adottate misure al fine di [...] determinare le condizioni affinché una controversia possa essere sottoposta all'autorità di vigilanza indipendente. Quest'ultima, in particolare, respinge i reclami che reputa non opportunamente giustificati o adeguatamente documentati”* [Art. 11, comma 6, lettera (b) della Direttiva 2009/12/CE]

*“essa [l'Autorità, ndr] pronuncia una decisione il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dal deferimento della questione. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati”* [Art. 11, comma 7 della Direttiva 2009/12/CE]

Infine, con riferimento al punto (4) sopra menzionato, occorre tenere in considerazione che, in caso di ricorso, la Direttiva 2009/12/CE impone una sospensione dei diritti aeroportuali proposti dal gestore fino alla chiusura dell'istruttoria. Ne consegue che, in assenza di idonei meccanismi volti a evitare ricorsi manifestamente infondati o opportunistici, ciascun utente avrebbe l'incentivo

a bloccare l'accordo. A tale proposito, giova ricordare quanto dichiarato dalla stessa Commissione Europea nella citata Comunicazione COM(2014) 278:

*“On the side of the airports, concerns were raised on the increase in appeals procedures by airlines to the ISA and the suspensive effect of appeals”*

Assaeroporti ritiene pertanto di fondamentale importanza una proceduralizzazione *ex ante* delle modalità di intervento dell'ART in caso di mancato accordo. A tale proposito, Assaeroporti intende proporre all'ART la seguente procedura, caratterizzata da fasi definite *ex ante* e tempistiche certe. La proposta di Assaeroporti si sostanzia come segue.

Al termine della consultazione, il gestore, tenuto conto delle osservazioni ricevute dagli utenti nel corso della consultazione sulle singole questioni, elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e la pubblica sul proprio sito web, dandone tempestiva comunicazione all'ART e agli utenti. La proposta definitiva dovrà essere pubblicata almeno 60 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei corrispettivi.

Laddove in sede di consultazione non sia stata raggiunta la soglia minima di consenso, il gestore è tenuto a motivare la propria proposta, argomentando le ragioni per cui ha ritenuto di non poter accogliere le posizioni espresse dagli utenti.

In caso di mancato accordo, il gestore ovvero i vettori che hanno espresso parere contrario alla proposta tariffaria del gestore possono, entro 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito del gestore, presentare all'ART istanza di riesame, motivandone in maniera esaustiva la richiesta e fornendo all'ART, ove necessario, opportuna documentazione.

I vettori legittimati a presentare istanza di ricorso devono soddisfare congiuntamente le seguenti condizioni:

1. essere un “soggetto qualificato” a partecipare alla consultazione (secondo la definizione di cui alla *PROPOSTA ASSAEROPORTI n.7*);
2. avere inviato le proprie previsioni di traffico;
3. avere effettuato la consultazione online della documentazione disponibile;
4. avere presenziato all'audizione e avere espresso e fatto verbalizzare le proprie osservazioni;
5. rappresentare almeno il 10% del traffico passeggeri operante all'Anno base sull'aeroporto

Sono inoltre legittimate a presentare istanza di ricorso le associazioni dei vettori che rappresentino almeno il 10% del traffico passeggeri operante all'Anno base sull'aeroporto e che abbiano espletato le attività previste nei punti 1-4 sopra menzionati.

L'ART potrà respingere il ricorso laddove la domanda risulti non opportunamente giustificata o adeguatamente documentata.

Un ricorso sarà considerato “non opportunamente giustificato” quando:

- a) viene presentato da soggetto non legittimato a presentare istanza di ricorso
- b) risulta argomentato in maniera generica e/o privo di sufficiente documentazione di supporto
- c) risulta palesemente infondato e strumentale al rinvio della entrata in vigore dei diritti
- d) assume rilevanza marginale rispetto alla valenza generale dell'accordo

Un ricorso sarà considerato “non adeguatamente documentato” quando le motivazioni del riesame, seppur sufficientemente argomentate, non sono sostenute e/o dimostrate dalla necessaria documentazione.

In caso di istruttoria, la proposta del gestore non ha efficacia fino a quando non sia stata esaminata dall'ART. Entro quattro settimane dalla data di presentazione del ricorso, l'ART prende una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali. Nelle more della adozione della decisione provvisoria da parte dell'ART, i diritti esigibili dal gestore saranno pari a quelli in vigore nel corso della consultazione, aggiornati al tasso di inflazione programmato per l'anno in corso.

L'ART prenderà una decisione definitiva il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dalla data di presentazione del ricorso. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati.

Ove, entro 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito del gestore, non sia pervenuta alcun ricorso all'ART, l'accordo tra la parti si intenderà raggiunto e i diritti entreranno in vigore alla data comunicata dal gestore al momento della pubblicazione della proposta finale.

In caso di ricorso, il differenziale dei ricavi maturato nel periodo intercorrente tra la data originariamente proposta dal gestore per l'entrata in vigore dei diritti e la data di entrata in vigore effettiva, nonché i relativi interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale (WACC nominale, verranno contabilizzati e recuperati – quale ulteriore costo ammesso – a valere sui diritti delle annualità immediatamente successive.

Infine, affinché l'istituto del ricorso rappresenti uno efficace strumento di tutela delle parti (sia gestore sia vettori) – e non diventi invece un meccanismo strumentale al rinvio della entrata in vigore dei diritti – è necessario, a nostro avviso, che l'ART preveda delle sanzioni a carico dei vettori laddove l'istanza di ricorso risulti manifestamente infondata o opportunistica.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.17**

Assaeroporti ritiene indispensabile disciplinare in maniera puntuale la procedura di ricorso, chiarendo le modalità e i tempi entro cui il gestore aeroportuale e i vettori possono presentare istanza di ricorso in caso di mancato accordo, i soggetti legittimati a presentare istanza, le condizioni da rispettare per la presentazione dell'istanza e i tempi massimi entro cui l'ART deve pronunciarsi in via provvisoria e in via definitiva.

**Quesione 7.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica dei Servizi e dei Basket di servizi ed in particolare si chiede quali possibili basket di servizi appaiono più plausibili*

Assaeroporti accoglie favorevolmente la proposta dell'ART di consentire al gestore – ove ritenuto opportuno – l'aggregazione di tariffe, in un'ottica di semplificazione e razionalizzazione tariffaria.

Assaeroporti ritiene inoltre fondamentale consentire al gestore – in un'ottica di flessibilità tariffaria e in conformità con la prassi utilizzata anche in altri aeroporti europei – l'accorpamento di più servizi in un unico basket (**basket di servizi**) e l'applicazione del meccanismo di *price cap* sul basket aggregato di servizi, anziché su singoli servizi.

Un tale approccio è peraltro supportato sia da argomentazioni di natura teorica sia dalla *best practice* internazionale.

Da un punto di vista teorico, le argomentazioni a favore dell'applicazione di un meccanismo di *price cap* su basket di servizi, piuttosto che su singoli servizi, possono essere sintetizzate come segue:

- gli aeroporti con *price cap* su basket di servizi hanno un livello di rischiosità inferiore perché il calcolo delle tariffe si basa sulla previsione dei volumi di basket che sono facilmente quantificabili (il numero dei passeggeri e pochi altri servizi richiesti). Gli aeroporti con *price cap* sui singoli servizi hanno un livello di rischiosità notevolmente più elevato perché le tariffe vengono calcolate sui volumi di servizi che per il dettaglio richiesto non sono agevolmente prevedibili. La minore incertezza sui volumi degli aeroporti con *price cap* sui basket di servizi comporta una minore incertezza dei ricavi regolati, la maggiore incertezza sui volumi degli aeroporti *price cap* sui singoli servizi comporta una maggiore incertezza dei ricavi regolati.
- i *price cap* calcolati sui basket di servizi, a differenza dei *price cap* sui singoli servizi, consentono al gestore aeroportuale di determinare i prezzi dei servizi in modo più efficiente. Il gestore calcola i prezzi dei servizi inclusi nel basket sulla base dell'elasticità della domanda, con il solo vincolo del rispetto del *price cap* sul basket di servizi. Il *price cap*

sui singoli servizi non consente questa flessibilità tariffaria, e i prezzi applicati non tengono conto delle diverse elasticità della domanda.

L'esperienza regolatoria internazionale testimonia che nei Paesi di tradizione anglosassone il regolatore ha ritenuto per tali motivi di applicare il meccanismo di *price cap* sul ricavo medio per passeggero (*revenue yield*), che si sostanzia in un basket unico di servizi. Per l'aeroporto di Schiphol, il regolatore ha individuato due basket di servizi distinti: il primo ha ad oggetto i corrispettivi delle attività aeronautiche (diritti di approdo e decollo, diritti di sosta e ricovero e diritto di imbarco passeggeri) e il secondo i corrispettivi delle attività di sicurezza (passeggeri e bagagli).

**Tabella 4 – Perimetro del *price-cap***

Aeroporto	Perimetro del <i>price-cap</i>
Heathrow	<i>revenue yield</i>
Gatwick	<i>revenue yield</i>
Stansted	<i>revenue yield</i>
Dublino	<i>revenue yield</i>
ACSA's airports (Sud Africa)	<i>revenue yield</i>
Schiphol	<i>tariff basket</i>
Vienna	<i>tariff basket</i>

Fonte: Assaeroporti

Ciascun gestore avrà la facoltà di individuare, in consultazione con gli utenti, i basket di servizi ritenuti più idonei.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.18**

Assaeroporti propone che ciascun gestore abbia la facoltà di individuare, in consultazione con gli utenti, i basket di servizi ritenuti più idonei.

Nei modelli tariffari oggetto della presente consultazione, l'ART specifica che il gestore di una rete aeroportuale può essere autorizzato dall'ART ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intera rete, ai sensi dell'art. 74, comma 1 del Decreto Legge 1/2012.

Assaeroporti ritiene opportuno estendere la medesima previsione anche per la fattispecie prevista al comma 3 del medesimo art. 74 sopra citato, consentendo l'applicazione di sistemi di tariffazione comuni e trasparenti presso aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.19**

Assaeroporti propone di consentire al gestore l'applicazione di sistemi di tariffazione comuni e trasparenti presso aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'art. 74, comma 3 del Decreto Legge 1/2012.

**Questione 8.1.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della documentazione contabile da presentarsi da parte del Gestore*

Al par. 8.1, comma 9 dell'Allegato B1, l'ART prevede l'obbligo per il gestore di dare evidenza, in sede di consultazione degli utenti, "della struttura globale dei costi (operativi e di capitale) e dei ricavi all'Anno base di pertinenza dei servizi ed infrastrutture offerti, [...] e **dei costi e dei ricavi delle attività non regolamentate**, con evidenza dell'ammontare del margine commerciale conseguito all'Anno base dall'esercizio delle attività - tra quelle non regolamentate - per le quali sia configurabile una qualche rendita di localizzazione o di monopolio derivante dalla possibilità esclusiva del Gestore di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi".

Assaeroporti ritiene non condivisibile tale obbligo per le stesse ragioni esposte in precedenza nella risposta alla Questione 4.1.A.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.20**

Assaeroporti propone che il contenuto informativo di cui al par. 8.1, comma 9 dell'Allegato B1 sia riservato ad uso esclusivo dell'ART.

Assaeroporti accoglie invece favorevolmente la proposta dell'ART in materia di tempistiche per la presentazione della **contabilità regolatoria certificata** (i.e., entro 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio), in virtù della complessità ed onerosità della certificazione.

Assaeroporti non condivide invece la proposta dell'ART secondo cui i gestori che adottano i principi contabili internazionali (IAS/IFRS) sono tenuti a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format delle Linee Guida ENAC.

Si ritiene eccessivamente e ingiustificatamente penalizzante il trattamento richiesto ai gestori che adottano i principi contabili internazionali. Si ricorda che si tratta di un'opzione espressamente prevista dalla normativa italiana, obbligatoria in caso di quotazione della Società in Borsa, e seguita da un numero sempre crescente di società di gestione (tra cui tutte quelle più importanti per dimensioni in Italia) che intendono accedere più agevolmente ai mercati finanziari.

L'obbligo di riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani comporta una faticosa (e costosa) attività non utile alla definizione dei costi necessaria per la determinazione dei diritti. La riclassifica dei prospetti di bilancio (Conto Economico e Stato Patrimoniale) dovrebbe difatti essere certificata dalla società di revisione e richiede l'adeguamento dei sistemi contabili aziendali della Società di gestione e di tutte le Società controllate, qualora esistenti.

Fermi restando quindi i principi generali che disciplinano l'allocazione di ricavi e costi nelle diverse linee di prodotto regolamentati e non regolamentati, Assaeroporti propone che i gestori che adottano i principi IAS/IFRS possano rappresentare i propri prospetti regolatori sulla base delle classificazioni riportate nei Bilanci societari.

In particolare per quanto attiene i costi (par 8.1, comma 2 del Modello B1), i valori di Bilancio dovrebbero essere riclassificati per consentire la valorizzazione dei raggruppamenti di costo attualmente riportati negli Allegati alle Linee Guida ENAC (p.e. manutenzioni, pulizie, utenze, ecc.).

Per quanto riguarda invece i costi di capitale (punto 8.1, comma 3 del Modello B1), stante la complessità di mantenere le classificazioni IAS/IFRS con le previsioni di valorizzazione degli ammortamenti riportata nelle Linee Guida ENAC e nei modelli di regolazione, si reputa necessario depurare dette voci dagli effetti dei principi IAS/IFRIC. I costi del capitale saranno quindi definiti dalla sommatoria delle immobilizzazioni e dai diversi utilizzi del fondo di ripristino, escludendo espressamente le componenti oneri finanziari e mark up.

Per quanto concerne invece i proventi/oneri ascrivibili ai prodotti non pertinenti (punto 8.1, comma 6 del Modello B1), l'elenco riportato dovrà essere corretto al punto "c) accantonamenti di qualsiasi natura, ad eccezione dell'accantonamento al fondo di ripristino", nonché integrato riportando anche "g) ricavi/costi in applicazione del principio IFRIC 12".

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.21***

Assaeroporti propone che i gestori che adottano i principi IAS/IFRS possano rappresentare i propri prospetti regolatori sulla base delle classificazioni riportate nei Bilanci societari.

#### ***Quesione 8.2A:***

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla impostazione generale attinente la determinazione della dinamica dei corrispettivi*

Assaeroporti accoglie favorevolmente la formula di dinamica tariffaria proposta dell'ART e ne condivide l'approccio.

**Quesione 8.2.B:**

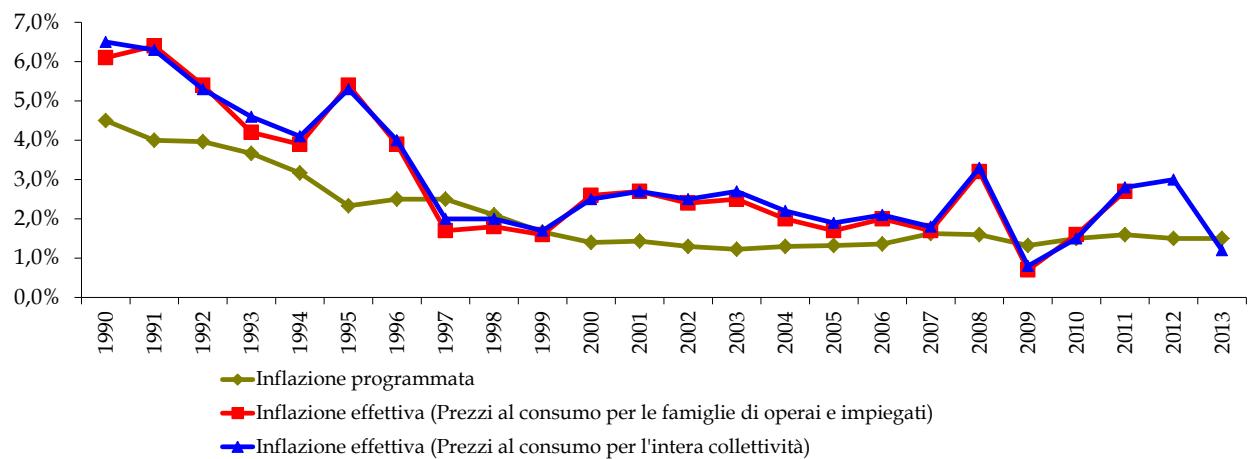
*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione della dinamica dei costi*

La proposta dell'ART in materia di **dinamica delle spese operative** riconosciute a fini tariffari è che l'evoluzione delle opex dipenda dai seguenti fattori: (i) variazione attesa del traffico; (ii) elasticità delle opex al variare del traffico; (iii) obiettivo di efficientamento; (iv) tasso di inflazione programmato.

Assaeroporti condivide la formula di calcolo delle opex sulla base dell'elasticità ai volumi di traffico proposta dall'ART. Si evidenziano tuttavia delle criticità associate all'utilizzo del tasso di inflazione programmato e all'applicazione di un obiettivo di efficientamento.

La Figura seguente riporta l'andamento del tasso di inflazione programmato approvato dal Governo e del tasso di inflazione effettivo rilevato dall'Istat a partire dagli anni Novanta ed evidenzia che in ciascun anno, ad eccezione degli anni 1997-1999, 2009 e 2013, il tasso di inflazione programmato è risultato sistematicamente inferiore rispetto al tasso di inflazione effettivo (calcolato sia sui prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati sia sui prezzi al consumo per l'intera collettività). In alcuni anni (1995, 2003, 2008 e 2012) il tasso di inflazione effettivo è risultato oltre il doppio rispetto al tasso di inflazione programmato.

**Figura 1 – Andamento tasso di inflazione effettivo e tasso di inflazione programmato**



Fonte: Elaborazioni su dati DPEF/DEF e dati Istat

Se si considera il periodo 1990-2013, si osserva che, a fronte di una inflazione effettiva cumulata del +99% – se calcolata sui prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati – e del +104% – se calcolata sia sui prezzi al consumo per l'intera collettività –, il tasso di inflazione programmato

complessivo nel medesimo periodo è stato di solo il +64%, con una differenza di 35 punti percentuali.

Pertanto l'aggiornamento delle spese operative al tasso di inflazione programmato anziché al tasso di inflazione effettivo si sostanzia, sulla base delle evidenze storiche, in un efficientamento esogeno imposto ai gestori aeroportuali.

- I costi operativi effettivamente sostenuti dai gestori aeroportuali aumentano di un ammontare pari non all'inflazione programmata, ma alla più elevata inflazione effettiva.
- Le tariffe vengono calcolate sui costi operativi aggiornati con l'inflazione programmata, e tali costi sono inferiori ai costi effettivamente sostenuti dai gestori aeroportuali
- I gestori aeroportuali devono efficientare i propri costi operativi in considerazione del fatto che le tariffe vengono calcolate non sui costi operativi effettivi, ma su costi operativi inferiori

Pertanto, per evitare di imporre al gestore un livello di efficientamento eccessivo e difficilmente raggiungibile, è fondamentale che, nel determinare l'(ulteriore) obiettivo di efficientamento ( $\pi_e$ ), si tenga adeguatamente in considerazione l'efficientamento già imposto al gestore in virtù dell'aggiornamento delle spese operative al tasso di inflazione programmato anziché quello effettivo.

In riferimento agli importi del **canone di concessione aeroportuale** e del **canone di concessione dei servizi di sicurezza** da riconoscere a fini tariffari, Assaeroporti ritiene che tali oneri debbano essere considerati "costi passanti". Pertanto si ritiene che sia più opportuno determinare l'ammontare da riconoscere in tariffa utilizzando i volumi di traffico effettivamente consuntivati anziché quelli previsti per ciascuna annualità del periodo tariffario.

#### **PROPOSTA ASSAEROPORTI n.22**

Assaeroporti propone che il canone di concessione aeroportuale e il canone di concessione dei servizi di sicurezza da riconoscere a fini tariffari siano determinati sulla base dei volumi di traffico effettivamente consuntivati.

#### **Questione 8.2.C:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione dei parametri della elasticità dei costi*

I valori di **elasticità** proposti dall'ART coincidono con quelli individuati nelle Linee Guida ENAC.

Poiché per tutti gli aeroporti appartenenti alla stessa classe dimensionale viene proposto l'utilizzo dello stesso valore di elasticità dei costi ai volumi, l'assunzione implicita è che le strutture di costo

dei diversi aeroporti abbiano la stessa reattività ad eventuali oscillazioni dei volumi di traffico. Tale assunzione risulta tuttavia non confermata dall'evidenza empirica, in quanto le strutture di costo dipendono dalle specificità dei singoli aeroporti.

Pertanto Assaeroporti propone che, in via transitoria, i valori proposti dall'ART vengano considerati come valori di riferimento, da utilizzarsi in assenza di idonea documentazione da parte del gestore volta a dimostrare valori di elasticità differenti.

Assaeroporti intende comunque proporre all'ART l'apertura di un tavolo tecnico ove discutere e condividere l'approccio da seguire per l'individuazione di valori congrui di elasticità, tenendo opportunamente in considerazione le specificità di ciascun gestore.

#### **PROPOSTA ASSAEROPORTI n.23**

Assaeroporti propone che, in via transitoria, i valori proposti dall'ART vengano considerati come valori di riferimento, da utilizzarsi in assenza di idonea documentazione da parte del gestore volta a dimostrare valori di elasticità differenti.

#### **Questione 8.2.D:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito al modello di adeguamento dei costi operativi sopra prospettato nonché proposte motivate in merito a criteri oggettivi per la quantificazione del parametro di efficientamento annuo*

Assaeroporti accoglie favorevolmente la **formula di dinamica delle spese operative** proposta dall'ART. Mettendo a confronto l'approccio proposto dall'ART con quello utilizzato in passato dall'ENAC (si veda capitolo 10 delle Linee Guida ENAC), si può dimostrare, con opportuni passaggi algebrici, che le due formule, pur diverse nella forma, sono equivalenti nella sostanza. Pertanto, data l'equivalenza sostanziale delle due formulazioni, la proposta dell'ART ha l'indubbio vantaggio della trasparenza e della semplicità di calcolo. Rimane tuttavia da chiarire se tale formula si applichi anche all'Anno ponte o solo a partire dalla prima annualità del periodo tariffario. Riteniamo indispensabile che si chiarisca che anche i costi operativi dell'Anno Ponte devono essere incrementati per tenere conto dell'elasticità ai volumi.

Come già sottolineato nella risposta alla Questione 8.2.B, nel determinare l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento ( $\pi_e$ ) è fondamentale tenere adeguatamente in considerazione l'efficientamento già imposto al gestore in virtù dell'aggiornamento delle spese operative al tasso di inflazione programmato anziché quello effettivo.

Come già proposto in tema di valori di elasticità (si veda la risposta alla Questione precedente), Assaeroporti intende proporre all'ART l'apertura di un tavolo tecnico ove discutere e condividere

l'approccio da seguire per l'individuazione di valori congrui di obiettivi di efficientamento, tenendo opportunamente in considerazione le specificità di ciascun gestore, nonché gli incrementi di produttività già conseguiti dal gestore e supportati da evidenze oggettive.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.24**

Assaeroporti ritiene che, nel determinare l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento ( $\pi_e$ ), sia necessario tenere adeguatamente in considerazione l'efficientamento esogeno già imposto al gestore in virtù dell'aggiornamento delle spese operative al tasso di inflazione programmato anziché quello effettivo.

**Quesione 8.3.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di calcolo del capitale investito*

La proposta dell'ART in materia di **capitale circolante** è quella di includere nel capitale investito netto (CIN) il saldo tra (i) crediti verso clienti (incrementati del fondo svalutazione crediti) – nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi per singolo centro di tariffazione – e (ii) debiti verso di fornitori. Il trattamento proposto, prevedendo un *cap* sui soli crediti verso clienti e non sui debiti verso fornitori, risulta pertanto asimmetrico e penalizzerebbe questi gestori che, in un'ottica di ottimizzazione della gestione finanziaria, optassero per l'allungamento dei termini di pagamento per i propri fornitori. E' pertanto necessario introdurre dei meccanismi che non disincentivino i gestori ad attuare accorte politiche finanziarie.

La previsione di un *cap* sui crediti del 25% dei costi regolatori ammessi è riconducibile ad una tempistica fisiologica dei pagamenti da parte dei clienti di circa 90 giorni. Tuttavia, laddove il ritardo dei pagamenti sia riconducibile ad un comportamento particolarmente dilatorio dei clienti (in particolare, i vettori e le società di *handling*), l'applicazione di tale *cap* risulterebbe eccessivamente oneroso e penalizzante per i gestori.

Assaeroporti propone pertanto di modificare la modalità di applicazione del *cap* sui crediti ai fini del calcolo del capitale circolante delle attività regolate, distinguendo tra crediti in scadenza fisiologica e crediti in essere per comportamenti dilatori dei clienti. In particolare, si propone: (i) di applicare il *cap* del 25% ai soli crediti in scadenza fisiologica, e (ii) di non applicare alcun *cap* ai crediti in essere per comportamenti dilatori dei clienti.

Assaeroporti ritiene inoltre che, in caso di default del vettore a cui sono legati i crediti, essi verranno recuperati nel valore del capitale investito netto a fine concessione.

In alternativa, alla luce dell'attuale situazione economica, si propone di alzare il *cap*, fissando una percentuale almeno pari a [●] %.

Per quanto riguarda i debiti verso fornitori si propone di escludere dalla base di calcolo i debiti riferibili ad investimenti: l'inclusione del capitale circolante nel CIN, infatti, dovrebbe fare riferimento al costo finanziario della gestione corrente, nella modalità descritta del differenziale tra i tempi di incasso dei diritti e i tempi di pagamento dei suoi fattori produttivi. L'inclusione dei debiti per investimenti può al contrario alterare tale rappresentazione.

***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.25***

Ai fini del calcolo del capitale circolante netto da includere nel CIN, Assaeroporti propone il riconoscimento:

- dei crediti in scadenza fisiologica nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi e il riconoscimento della totalità dei crediti in essere per comportamenti dilatori dei clienti;
- dei debiti verso fornitori, esclusi quelli riferibili ad investimenti.

In caso di default del vettore a cui sono legati i crediti, essi verranno recuperati nel valore del capitale investito netto a fine concessione.

L'ART propone inoltre (par. 8.3, comma 2) che l'elemento del capitale circolante non venga incluso per i corrispettivi pagati dai passeggeri (tasse d'imbarco, corrispettivi di sicurezza e PRM), allo scopo di non far gravare su tali soggetti (che pagano detti corrispettivi anticipatamente) l'onere delle dilazioni concesse ad altri. Tale motivazione, tuttavia, non tiene conto del fatto che i Gestori non fatturano direttamente ai passeggeri, ma ai Vettori, e che le condizioni di pagamento applicate a detti corrispettivi sono le medesime degli altri corrispettivi regolamentati. Conseguentemente l'esclusione di detti servizi regolamentati dal calcolo del saldo ammesso comporta automaticamente un aggravio per le Società di gestione, dal momento che esso potrà ricadere sugli altri corrispettivi regolamentati direttamente a carico dei Vettori, con conseguente penalizzazione degli stessi e, indirettamente, degli aeroporti a causa della minore competitività degli scali legata all'innalzamento delle tariffe, ovvero al trasferimento di parte del saldo sulla componente non regolamentata. Si richiede quindi che l'allocazione del saldo crediti-debti non preveda differenziazioni per i servizi afferenti il passeggero.

***Quesione 8.4.A:***

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alle aliquote di ammortamento*

Assaeroporti non ha al momento osservazioni specifiche in tema di aliquote di ammortamento. L'Associazione si riserva approfondimenti successivi.

***Quesione 8.6.A:***

*Quali analisi possono sostenere nel breve-medio periodo differenti valori del premio al debito*

Con riferimento al **costo del debito** rilevante ai fini del calcolo del WACC, l'ART propone lo stesso approccio previsto nella Delibera CIPE 38/2007, secondo cui il costo del debito è calcolato come somma del tasso di interesse privo di rischio e un premio al debito, il quale non può eccedere la soglia del 2%.

Assaeroporti ritiene che, per consentire ai gestori un'equa remunerazione del capitale investito, sia necessario che il costo del debito venga determinato sulla base delle condizioni *oggettive* di accesso al credito del gestore.

Nell'individuare un valore congruo del costo del debito, si ritiene inoltre necessario tenere in considerazione:

- il *rating* assegnato al gestore (ovvero, ove non disponibile, il *rating* implicito, misurato dallo *spread* dei finanziamenti concessi dagli istituti di credito) e lo *spread* medio per categorie similari di *rating*;
- le condizioni del debito a lungo termine assunte dal gestore, in ragione della durata dei finanziamenti legati allo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti;
- il periodo di riferimento utilizzato per l'individuazione del tasso di rendimento delle attività prive di rischio;
- gli eventuali oneri assunti a copertura del rischio (es. contratti di *interest rate swap*);
- gli oneri accessori associati all'emissione delle obbligazioni e i costi relativi a spese legali, bancarie, assicurative e di intermediazione.

Assaeroporti ritiene che l'applicazione di un *cap* al premio riconosciuto sul tasso di interesse privo di rischio non sia una misura proporzionata perché è preferibile vincolare il costo del debito non ad un *cap* predeterminato, ma alle condizioni *oggettive* di accesso al capitale di debito.

In un'ottica prospettica, l'applicazione di un *cap* potrebbe risultare eccessivamente vincolante, non potendosi escludere a priori la possibilità che in futuro mutate condizioni di mercato impongano un costo efficiente di finanziamento tramite indebitamento superiore al tasso di interesse privo di rischio più il 2%.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.26***

Assaeroporti propone che il costo del debito riconosciuto ai fini del calcolo del WACC corrisponda al tasso di interesse privo di rischio, incrementato di un premio al debito, da individuare sulla base delle condizioni *oggettive* richieste dal mercato creditizio (senza applicazione di alcun *cap*), tenendo opportunamente in considerazione le condizioni del debito a lungo termine assunte dal gestore, in ragione della durata dei finanziamenti legati allo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti.

**Quesione 8.6.B:**

*Si richiedono indicazioni motivate in merito ai livelli del rapporto tra capitale di debito e capitale di rischio(D/E) e di indebitamento finanziario netto (g) sopraindicati*

La proposta dell'ART in materia di **leva finanziaria** (rapporto D/E) è quella di utilizzare un valore nozionale, calcolato come media dei rapporti di leva delle società aeroportuali europee quotate *comparables* incluse nel campione utilizzato per il calcolo del parametro beta. Il valore di leva proposto per il calcolo del WACC, quindi, prescinde dalle scelte effettive delle fonti di finanziamento del singolo gestore.

L'ART specifica inoltre che la leva finanziaria delle società *comparables* deve essere determinata come rapporto tra la posizione finanziaria netta di bilancio (D) e il valore del *patrimonio netto contabile da bilancio* (E).

Assaeroporti ritiene che, ai fini della determinazione della leva finanziaria delle società *comparables* quotate, si debba considerare l'*effettiva* composizione del capitale di debito (D) e del capitale di rischio (E) utilizzata dalla società in esame per finanziarie gli *assets* inclusi nella propria RAB. Ne deriva che sia il capitale di debito sia il capitale di rischio devono essere espressi a *valori di mercato*.

Mentre con riferimento alla componente di debito (D) i valori di libro della posizione finanziaria netta possono essere considerati una buona *proxy* del valore di mercato del capitale di debito, per la componente di *equity* (E) occorre tenere in considerazione che, trattandosi di società quotate in borsa, il valore di mercato del capitale di rischio non è approssimabile dal valore contabile del patrimonio netto, bensì dalla capitalizzazione di borsa.

Di conseguenza, Assaeroporti propone che il valore della leva finanziaria delle società *comparables* – da utilizzarsi sia ai fini del *delevering* (di cui al par. 8.6, comma 6 dell'Allegato B1) sia ai fini dell'individuazione della leva finanziaria nozionale – sia determinato come rapporto tra la posizione finanziaria netta di bilancio (D) e la capitalizzazione di borsa (E). In considerazione delle possibili fluttuazioni dei valori di capitalizzazione di borsa – e in coerenza con l'orizzonte temporale proposto dall'ART per la stima del parametro beta – è preferibile che, per ciascuna società *comparable*, il rapporto di leva rilevante venga calcolato come media aritmetica dei rapporti D/E – espressi a valori di mercato – nel triennio che si conclude con l'Anno base.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.27**

Assaeroporti propone che il valore della leva finanziaria delle società *comparables* – da utilizzarsi sia ai fini del *delevering* sia ai fini dell'individuazione della leva finanziaria nozionale – sia determinato come media aritmetica dei rapporti D/E nel triennio che si conclude con l'Anno base,

dove il termine D è la posizione finanziaria netta di bilancio e il termine E è la capitalizzazione di borsa.

Assaeroporti ritiene inoltre opportuno esprimere i propri commenti in materia di modalità di calcolo del **parametro beta**.

La proposta dell'ART per la stima dell'*equity* beta è differente a seconda che si consideri il modello tariffario per aeroporti con volume di traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri (modello B1) ovvero il modello tariffario per aeroporti con volume di traffico annuo compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri (modello B2). Nello specifico, per il modello B1, l'ART utilizza il termine “beta *equity*” senza specificare se il riferimento sia al beta “*raw*” ovvero al beta “*adjusted*”. Nel modello B2, al contrario, viene indicato in maniera esplicita l'utilizzo del beta “*adjusted*”, in ragione – secondo quanto affermato dell'ART – del numero esiguo di operatori quotati.

Assaeroporti ritiene opportuno evidenziare che una parte significativa della letteratura accademica sostiene che il *Capital Asset pricing Model* (CAPM), utilizzando valori del beta stimati sulla base di regressioni OLS, produca stime distorte del costo dell'*equity*. Un importante lavoro di Fama e MacBeth del 1973 ha mostrato, per gli Stati Uniti, che la relazione stimata sulla base del CAPM fra beta e rendimento dell'*equity* non corrisponde alla relazione effettivamente percepita dal mercato.<sup>3</sup> Tale risultato è stato confermato anche da studi recenti.<sup>4</sup>

In considerazione del fatto che i beta ottenuti sulla base di regressioni OLS (ossia i “beta *raw*”) sono stimati con un errore, nell'applicazione del modello CAPM emerge la necessità di procedere con opportuni aggiustamenti (da cui la definizione di beta “*adjusted*”), al fine di ottenere stime non distorte dei beta e, quindi, misure più affidabili del rischio sistematico.

L'aggiustamento richiesto del valore del beta “*raw*” è quello ottenibile applicando la tecnica econometrica denominata “aggiustamento di Vasicek” (o processo di aggiustamento bayesiano), in cui si tengono in considerazione i diversi errori campionari nella stima del beta della singola

<sup>3</sup> Fama e Macbeth (1973), “*Risk, Return, And Equilibrium: Empirical Tests*”, The Journal of Political Economy, Volume 81, Issue 3, pp. 607-636.

<sup>4</sup> Si veda, ad esempio, Diacogiannis (1989), “*Forecasting Stock Betas: Evidence for the London Stock Exchange*”

impresa.<sup>5</sup> Un recente studio sulle stime dei beta nel CAPM ha concluso che “Vasicek-adjusted OLS estimates are more reliable measures of systematic risk than unadjusted OLS estimates”.<sup>6</sup>

Una modalità di correzione alternativa dei beta “raw” è il cosiddetto “aggiustamento alla Blume” (utilizzato anche da Bloomberg), il quale è descritto come segue:<sup>7</sup>

“I beta statistici sono stimati con un errore. Di conseguenza, valori elevati dei beta tendono ad avere un errore positivo (sono sovrastimati), mentre valori bassi dei beta hanno un errore negativo (sono sottostimati). Di conseguenza, **è necessario correggere il beta stimato verso l'unità**. Un modo con cui effettuare la correzione si sostanzia nel misurare la velocità di convergenza del beta stimato verso 1.0. Conseguenza di ciò è che numerosi provider di stime del beta correggono le loro stime verso 1 allo scopo di migliorare le loro previsioni. Questa correzione, utilizzata comunemente da Value Line e Merrill Lynch, usa la (seguente) formula”<sup>8</sup>

$$\beta_{\text{Equity-adjusted}} = 0.67 * \beta_{\text{Equity-raw}} + 0.33 * 1.0$$

Delle due modalità di aggiustamento sopra illustrate, l’“aggiustamento alla Blume” ha l’indubbio vantaggio della semplicità di calcolo. Inoltre, da un punto di vista empirico, non risulta che l’“aggiustamento di Vasicek” conduca a vantaggi significativi rispetto all’ “aggiustamento alla Blume”. Ad esempio, Eubank e Zumwalt, in uno studio del 1979, concludono che la tecnica usata da Blume è migliore di quella implementata da Vasicek su un orizzonte temporale breve ed è pressoché simile su orizzonti più lunghi.<sup>9</sup>

Pertanto, a fronte di risultati empirici non significativamente differenti, Assaeroporti ritiene preferibile, per la sua maggiore semplicità di calcolo, la correzione dei beta “raw” in beta “adjusted” secondo l’“aggiustamento alla Blume”.

---

<sup>5</sup> Il metodo di Vasicek stima il beta per l’azione I ( $\beta_{i2}$ ) come:  $\beta_{i2} = \frac{\sigma_{\beta i1}^2}{\sigma_{\beta 1}^2 + \sigma_{\beta i1}^2} \bar{\beta}_1 + \frac{\sigma_{\beta 1}^2}{\sigma_{\beta 1}^2 + \sigma_{\beta i1}^2} \beta_{i1}$ , dove  $\beta_{i1}$  è il beta storico dell’azione I, e  $\bar{\beta}_1$  è il beta medio.

<sup>6</sup> Gray e Hall (2013), “The Vasicek Adjustment to Beta Estimates in the Capital Asset Pricing Model”.

<sup>7</sup> Blume (1971) ha testato empiricamente il *bias* degli errori previsionali basati su dati storici e ha individuato una tendenza dei beta a convergere verso il valore medio di 1.

<sup>8</sup> Morin e Roger (1994), “Regulatory Finance: Utilities Cost of Capital”, Public Utilities reports.

<sup>9</sup> Eubank e Zumwalt (1979), “An Analysis of the Forecast Error Impact of Alternative Beta Adjustment Techniques and Risk Classes”, The Journal of Finance, Volume 34, Issue 3, pp. 761-776.

Per concludere, Assaeroporti ritiene che la necessità di correggere i valori dei beta “raw” è necessaria in *tutte* le applicazioni del CAPM, a prescindere dal numero di società *comparables* incluse nel campione. Per tale ragione, il beta “*adjusted*” dovrebbe trovare applicazione non solo ai fini del calcolo del costo dell’*equity* per aeroporti con traffico annuo compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri, ma anche per le altre classi dimensionali.

**Tabella 5 – Aeroporti per i quali si usa il beta *adjusted***

Aeroporto	Regolatore
Heathrow	Civil Aviation Authority
Gatwick	Civil Aviation Authority
Stansted	Civil Aviation Authority
Dublino	Commission for Aviation Regulation

Fonte: Assaeroporti

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.28**

Assaeroporti propone di utilizzare il beta “*adjusted*” – determinato secondo la formula di “aggiustamento alla Blume” – nell’ambito di applicazione del CAPM per il calcolo del costo dell’*equity*.

Sempre con riferimento al **parametro beta**, l’ART propone che, per società di gestione quotate, l’*equity* beta sia quello specifico della società e pari alla media aritmetica delle rilevazioni settimanali registrate nel triennio che si conclude con l’Anno base.

A tale proposito Assaeroporti ritiene che in particolari situazioni congiunturali o di mercato (come elevata volatilità o limitata liquidità del titolo), l’*equity* beta specifico della società possa essere poco significativo. In tali circostanze, si ritiene necessario aggiustare opportunamente il valore del beta specifico della società, anche per il tramite di confronti con i *comparables*. Pertanto, laddove lo si renda necessario, la stima del parametro beta da utilizzare per le società di gestione quotate segue lo stesso approccio proposto per le società non quotate.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.29**

Assaeroporti propone che l’*equity* beta di riferimento per le società di gestione quotate sia quello specifico della società e pari alla media aritmetica delle rilevazioni settimanali registrate nel triennio che si conclude con l’Anno base, opportunamente aggiustato, anche per il tramite di confronti con i *comparables*, qualora particolari situazioni congiunturali o di mercato (come elevata volatilità o limitata liquidità del titolo) lo richiedano.

Quesione 8.6.C:

*Con riferimento a corrispondenti realtà europee, quali motivazioni ed analisi di mercato possono sostenere differenti valori dell'ERP?*

La proposta dell'ART in materia di **Equity Risk Premium** (ERP) è quella di utilizzare lo stesso valore individuato nella Delibera CIPE 38/2007, pari al 4%.

Assaeroporti ritiene che sia necessario aggiornare tale valore. I principi di orientamento al costo richiedono il riconoscimento nel WACC di una remunerazione di mercato sul capitale investito e sui nuovi investimenti. E' quindi necessario calcolare un valore dell'ERP che corrisponda al rendimento addizionale che gli investitori chiedono al mercato per detenere un portafoglio di titoli azionari, che sono di per sé rischiosi.<sup>10 11</sup>

<sup>10</sup> L'ERP deve essere calcolato avendo a riferimento la **media aritmetica dei rendimenti storici del mercato**. Economistici e statistici non hanno alcun dubbio sul fatto che si debba utilizzare la media aritmetica, e non la media geometrica. Ad esempio, Dimson, Marsh e Stauton (DMS) rappresentano il riferimento utilizzato dai regolatori e dagli esperti di settore nel mondo. DMS presentato la propria stima della media aritmetica dell'ERP, e affermano che la **media aritmetica** “è la nostra **stima del premio per il rischio sull'Equity di lungo periodo che deve essere utilizzata** nell'asset allocation, nelle valutazioni dei titoli azionari, e nelle applicazioni **in ambito regolatorio** e di **capital budgeting**.” . Dimson, P. R. Marsh and M. Staunton, *Credit Suisse Global Investment Returns Sourcebook 2013*, Credit Suisse Research Institute. Pag. 34. La fonte standard per il premio di rischio negli Stati Uniti è l' *Ibbotson SBBI Yearbook*. L'edizione sul costo del capitale di questo *Yearbook*, in cui vengono riportate le stime del WACC per ciascun settore dell'economia, utilizza **unicamente medie aritmetiche**. L'Yearbook è pubblicato annualmente da Morningstar. La 2013 Valuation Edition afferma a pagina 56-57 che “può essere dimostrato che la **media aritmetica del premio di rischio sull'Equity è il parametro più appropriato da utilizzare quando si scontano flussi di cassa futuri**.” R.A. Morin, autore del testo *New Regulatory Finance*, afferma che “**solamente le medie aritmetiche sono una misura corretta da utilizzare a fini previsionali e per stimare il costo del capitale**. Non esistono argomentazioni teoretiche o empiriche che supportano l'utilizzo di medie geometriche dei tassi di rendimento per stimare il tasso di rendimento nel calcolo del costo del capitale... .” R. A. Morin, *New Regulatory Finance*, Public Utilities Reports, Inc., 2006, pp. 116-117 e pp. 133-143. Si veda anche L.R. Giacchino e J.A. Lesser, *Principles of Utility Corporate Finance*, Public Utilities Reports, Inc., 2011, pp. 233-234. Fama **supporta l'utilizzo delle media aritmetiche** e conclude dicendo che “i manuali di finanza tipicamente danno informazioni corrette. Suggeriscono di scontare i profitti attesi con un costo del capitale (di solito CAPM) calcolato come tasso di rendimento di un modello semplice su un orizzonte temporale di un anno”. E.F. Fama (1996), “Discounting Under Uncertainty,” *The Journal of Business* 67 pp. 422-424.

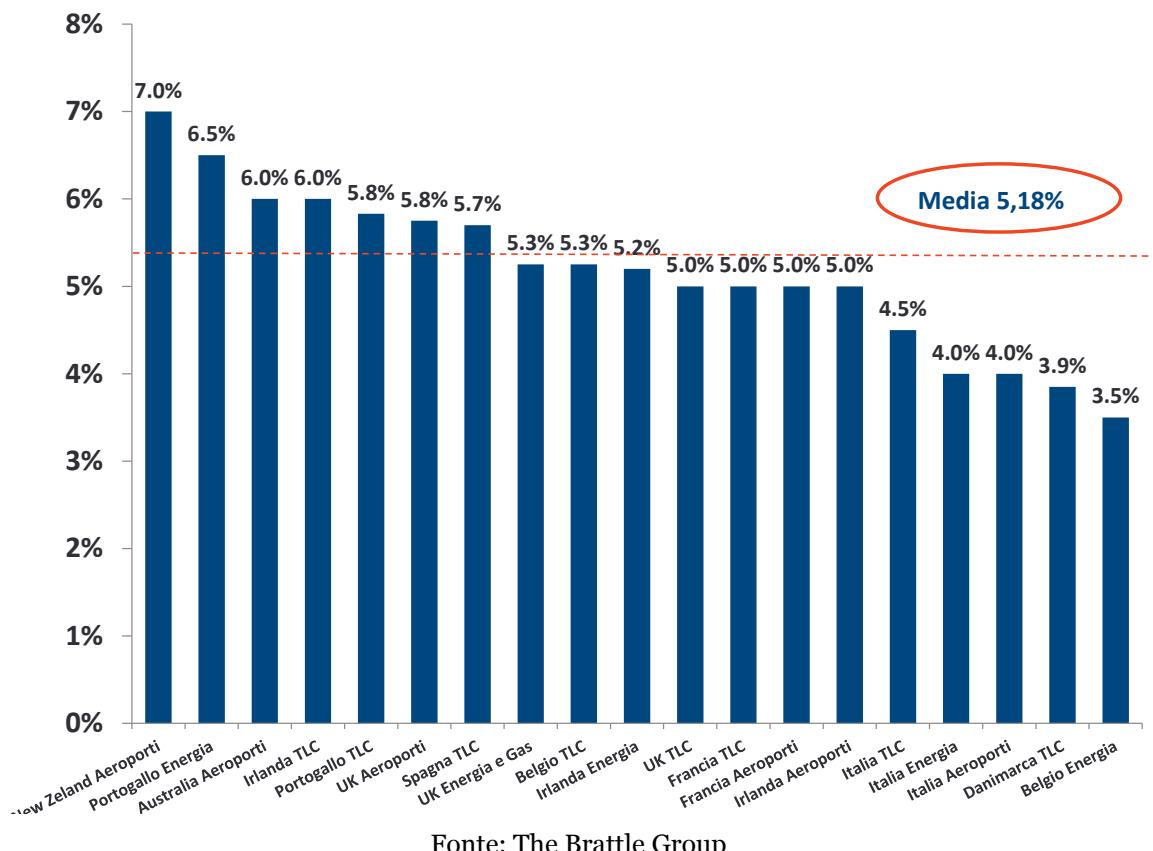
<sup>11</sup> Vi sono alcuni aspetti statistici che potrebbero fare ritenere che l'ERP calcolato esclusivamente con la media aritmetica sarebbe leggermente sopravvalutato, e che quindi l'ERP dovrebbe essere calcolato come media ponderata della media aritmetica e della media geometrica. Tuttavia **il peso da riconoscere alla media geometrica e' estremamente modesto, perché le decisioni sul calcolo del WACC hanno ad oggetto periodi regolatori brevi e le serie storiche dei rendimenti di mercato sono, invece, lunghe**. Si veda al riguardo E. Jacquier, A. Kane and A. Marcus (2005), “Optimal estimation of the risk premium for the long run and asset allocation: A case of

- L'ERP chiesto dal mercato e' più elevato del valore del 4% proposto di conseguenza la remunerazione riconosciuta sull'*equity*, a parità di tutte le altre condizioni, risulterebbe inferiore alla remunerazione richiesta dal mercato.
- Gli investitori privati non sono incentivati a finanziare iniziative nel settore aeroportuale, poiché avrebbero a disposizione alternative imprenditoriali con rendimenti di mercato che rendono di più.

La proposta di Assaeroporti è quella di utilizzare un **valore dell'ERP compreso nell'intervallo 5,18%-6,8%**, e riconducibile ad un valore corrispondente alla parte alta dell'intervallo. Per i dettagli, si veda lo studio in allegato commissionato a *The Brattle Group*.

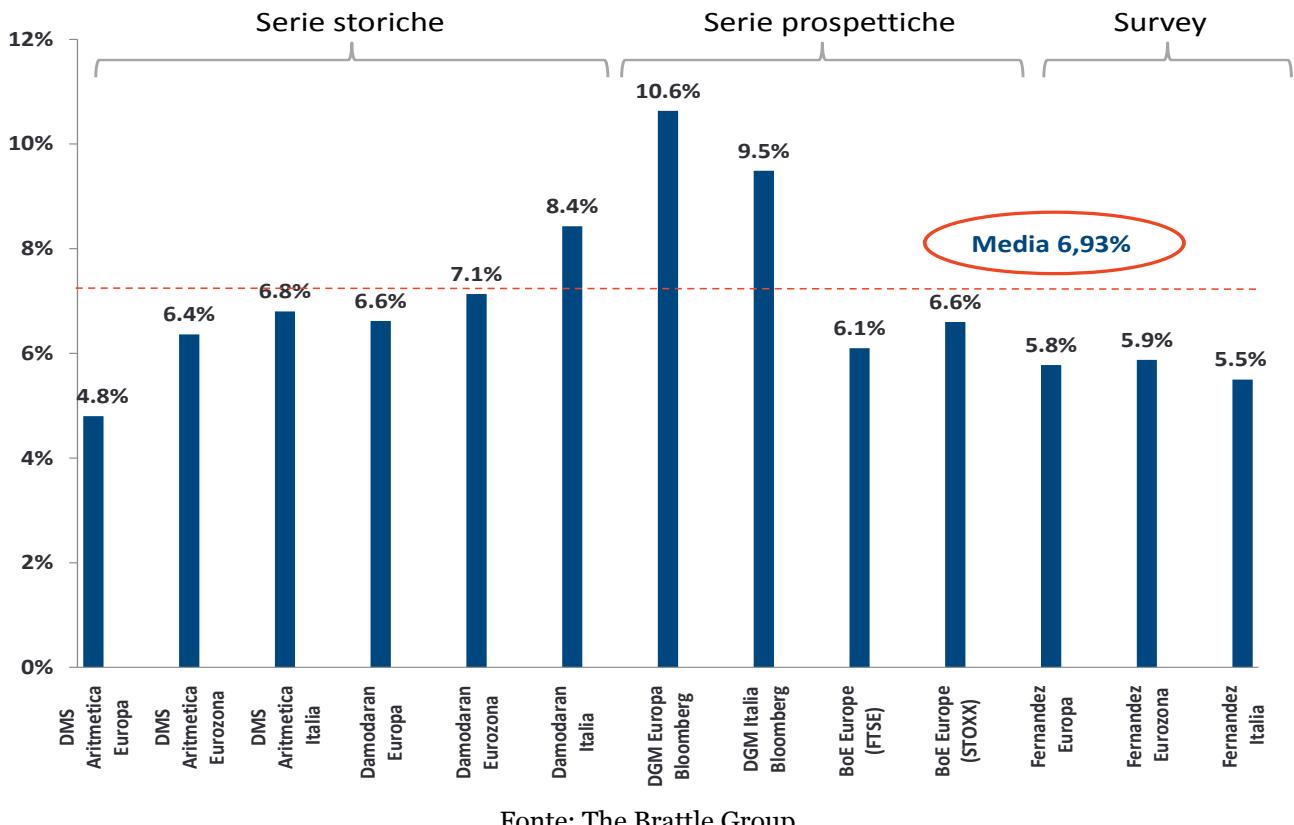
Evidenziamo, in ultimo, che il valore dell'ERP del 4% proposto dall'ART è nettamente inferiore ai valori utilizzati dalla pressoché totalità dei regolatori delle infrastrutture in elettricità, gas e trasporti in altri Paesi europei (Figura 2) e dai valori individuati con le varie metodologie alternative utilizzate per la stima (Figura 3).

**Figura 2 - ERP riconosciuti dai regolatori europei delle infrastrutture in elettricità, gas e trasporti**



compounded estimation risk," *Journal of Financial Econometrics* 3, 37-55, in particolare Tavola 1, Figura 2 e la Sezione 3 del paper.

Figura 3 - Valori dell'ERP calcolati con le metodologie alternative di calcolo



**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.30**

Assaeroporti propone un aggiornamento del valore dell'ERP e di utilizzare un valore compreso nell'intervallo 5,18%-6,8%, e riconducibile ad un valore corrispondente alla parte alta dell'intervallo.

**Quesione 8.6.D:**

*Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alla applicazione del Tax rate*

Assaeroporti non ha al momento osservazioni specifiche in tema di applicazione del tax rate. L'Associazione si riserva approfondimenti successivi.

**Quesione 8.7.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate su tale tematica con particolare riferimento a condizioni e limiti di applicabilità di misure incrementalì sul WACC*

Assaeroporti accoglie favorevolmente la proposta dell'ART di riconoscere al gestore **maggiorazioni sul WACC**. Pur condividendo che tale strumento non possa applicarsi alla totalità degli investimenti (in quanto sarebbe compromessa la sua natura incentivante), si ritiene

che la limitazione del ricorso a tale misura ai soli “casi eccezionali” conduca, *de facto*, ad una inapplicabilità di tale meccanismo.

Come ricordato dalla stessa ART, il riconoscimento di maggiorazioni sul WACC per alcune categorie di investimenti è una prassi adottata in Italia anche in altri settori regolamentati caratterizzati da ingenti piani di sviluppo infrastrutturale, quali i settori del gas naturale e dell'elettricità. In tali mercati, durata e entità dell'incentivo sono differenziati in ragione del diverso grado di rischio e dei benefici apportati al sistema.

Assaeroporti ritiene che le maggiorazioni sul WACC non debbano avere carattere “eccezionale” – per lo meno nel periodo transitorio –. Si propone invece il riconoscimento del WACC incrementale su interventi aventi una valenza strategica in termini di incremento o ottimizzazione di capacità aeroportuale, sicurezza, *safety* aeroportuale, tutela ambientale ed efficienza energetica, nonché su interventi che migliorano la “*customer care*” e interventi aventi ricadute positive sul territorio, valutate sulla base di opportune analisi di impatto economico.

#### **PROPOSTA ASSAEROPORTI n.31**

Assaeroporti propone il riconoscimento del WACC incrementale su interventi aventi una valenza strategica in termini di incremento o ottimizzazione di capacità aeroportuale, sicurezza, *safety* aeroportuale, tutela ambientale ed efficienza energetica, nonché su interventi che migliorano la “*customer care*” e interventi aventi ricadute positive sul territorio, valutate sulla base di opportune analisi di impatto economico.

#### **Quesione 8.8.A:**

*Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alle modalità di stima delle discontinuità di costo*

L'ART, nel disciplinare il **parametro v**, prevede che esso remuneri gli “oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari *la cui manifestazione sia già prevedibile all'Anno ponte di ciascun periodo tariffario*”.

Assaeroporti ritiene non condivisibile tale approccio, che, ad avviso della scrivente, deve essere integrato per essere conforme alla *ratio* del parametro v. Il principio dell'orientamento al costo (sui cui si basano i modelli tariffari oggetto della presente consultazione) dovrebbe infatti garantire al gestore la remunerazione di *tutti* i costi ammessi, inclusi eventuali discontinuità di costo dovute a cause di forza maggiore e/o eventi imprevedibili su cui il gestore non può esercitare un effettivo controllo.

La formula di dinamica tariffaria proposta dall'ART include 3 differenti parametri:

- il parametro  $x$ , che consente di remunerare i costi relativi agli *asset* esistenti all'Anno base;
- il parametro  $k$ , che consente di remunerare i costi relativi ai nuovi *asset*; e
- il parametro  $v$ , che dovrebbe remunerare non solo gli oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, ma anche ulteriori costi aggiuntivi associati ad eventi fuori dal controllo del gestore, venuti a maturazione nel corso del periodo tariffario e non prevedibili al momento della determinazione dei diritti.

L'esperienza passata dimostra che, nel settore aeroportuale, il sorgere di oneri aggiuntivi non prevedibili su un orizzonte di 4 anni (ossia la durata massima del periodo tariffario proposta dall'ART) è un evento tutt'altro che raro. Si cita, a titolo meramente esemplificativo, gli oneri dei servizi di controllo del personale aeroportuale e degli equipaggi, dei veicoli e delle relative autorizzazioni, effettuati presso i cd. varchi staff e carrai, nel passato di competenza degli Enti Stato ed ora affidati ai gestori ai sensi della Decreto Legge 31 agosto 2013, n. 101.

#### PROPOSTA ASSAEROPORTI n.32

Assaeroporti propone che il parametro  $v$  remuneri gli oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, nonché eventuali discontinuità di costo venute a maturazione nel corso del periodo tariffario dovute a cause di forza maggiore e/o eventi imprevedibili su cui il gestore non può esercitare un effettivo controllo.

#### Questione 8.9.A:

*Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alle modalità di trattamento del margine commerciale e su eventuali condizioni e limiti di applicazione di un regime “correttivo” del dual till*

Assaeroporti accoglie favorevolmente la proposta dell'ART in materia di **trattamento del margine commerciale** e concorda con l'opportunità di applicare un regime tariffario di tipo *dual till*, che appare l'unico strumento in grado di assicurare la realizzazione degli indispensabili investimenti tecnologici e infrastrutturali necessari per la sicurezza e lo sviluppo degli aeroporti italiani nei prossimi 20 anni, dando certezza delle regole per un congruo periodo di tempo.

In un contesto economico come quello attuale, è fondamentale che il gestore abbia gli strumenti per autofinanziarsi, nei limiti del possibile, e di garantire un servizio moderno al passeggero, in un settore che sconta ancora in larga parte un gap competitivo con altre realtà europee. Sotto tale profilo, risulta chiaro come la destinazione delle entrate derivanti dalle attività commerciali sia elemento cardine del modello tariffario.

Assaeroporti ritiene che sia necessario tenere in opportuna considerazione che una delle principali criticità del settore aeroportuale italiano è lo scarso sviluppo infrastrutturale, il quale ha delle inevitabili ricadute sulla competitività degli scali italiani in termini di qualità del servizio.

Giova ricordare che la cosiddetta “normativa in deroga” (di cui art. 17, comma 34 bis, del Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78) è stata istituita “al fine di incentivare l’adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale”. Appare pertanto fondamentale individuare, tra i diversi correttivi possibili, quello in grado di fornire maggiori incentivi allo sviluppo infrastrutturale del settore.

La proposta di Assaeroporti è pertanto quella di consentire agli aeroporti di operare in un regime tariffario *dual till*, e non imporre alcun vincolo di destinazione sui margini delle attività commerciali. Riteniamo inoltre indispensabile che il modello tariffario *dual till* venga applicato a tutti gli aeroporti senza alcun correttivo e senza ulteriori valutazioni in merito (si veda Allegato 2).

#### PROPOSTA ASSAEROPORTI n.33

La proposta di Assaeroporti è pertanto quella di consentire agli aeroporti di operare in un regime tariffario *dual till*, e non imporre alcun vincolo di destinazione sui margini delle attività commerciali. Riteniamo inoltre indispensabile che il modello tariffario *dual till* venga applicato a tutti gli aeroporti senza alcun correttivo e senza ulteriori valutazioni in merito (si veda Allegato 2).

Esiste una copiosa letteratura nella quale si dimostra la preferibilità – soprattutto quando si deve dare risposta a un problema di investimenti in capacità – del *dual till*. La dottrina mostra, infatti, come un regime di *single-till*, costituendo di fatto un sistema di sussidio incrociato tra attività, generi segnali di prezzo inappropriati che portano a comportamenti non efficienti degli utenti e degli stessi operatori. Inoltre non riduce l’inefficienza allocativa connessa con lo sfruttamento della posizione monopolistica del gestore aeroportuale nelle attività commerciali, ma semplicemente impone la destinazione degli extraprofitti generati. In particolare Oum, Zhang e Zhang sostengono che con il meccanismo di *price-cap* i gestori aeroportuali hanno in generale un incentivo a sotto-investire, ma dimostrano che il problema dell’*underinvestment* è più marcato nel caso del *single-till* rispetto al *dual-till*.<sup>12</sup> D’altra parte in Europa, in particolare Regno Unito, laddove viene applicato il *single-till* si prevede al contempo un sistema di prefinanziamento degli investimenti proprio per garantirne la realizzazione.

Nell’Allegato 2 a questo documento vengono fornite ulteriori osservazioni in merito a tale tema, comprensive di un *benchmarking* con i regimi applicati negli altri Paesi europei.

<sup>12</sup> Oum T., A. Zhang e Y. Zhang (2004), “Alternative Forms of Economic Regulation and Their Efficiency Implications for Airports”, Journal Transport Economics and Policy, Vol. 38, pp. 217-246.

*Quesione 8.10.A:*

*Si chiedono osservazioni motivate in merito alla procedura per la proposta definitiva della dinamica tariffaria*

La proposta dell'ART in materia di **dinamica tariffaria**, con riferimento al parametro k, è la seguente:

- il monitoraggio annuale in esito al quale viene determinato l'ammontare dei diritti esigibile dal gestore viene effettuato dall'ENAC;
- in caso di contenziosi avanzati dall'utenza in merito al livello del parametro k, l'ART è chiamata a pronunciarsi, acquisendo le informazioni necessarie dall'ENAC.

Fermo restando le argomentazioni già espresse in precedenza in tema di frammentazione di competenze tra enti diversi (si vedano le risposte alla Questioni 4.1.C sul Piano degli interventi e Questione 4.1.D sul Piano della qualità e tutela ambientale), si ribadisce ancora una volta la imprescindibilità del principio della “Tempistica Certa”.

L'esperienza presente e passata dimostra in maniera inconfutabile che le scadenze previste per la chiusura del monitoraggio vengono spesse volte disattese.

Pertanto, in virtù di un principio di “Tempistica Certa”, Assaeroporti propone che, in assenza di riscontri entro il termine ultimo previsto per il monitoraggio, i diritti vengano determinati in via transitoria sulla base del parametro k calcolato dal gestore, fatti salvi eventuali conguagli *ex post* in caso di diffidenza tra i valori applicati dal gestore e quelli scaturenti dal monitoraggio.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.34**

Assaeroporti propone che, in assenza di riscontri entro il termine ultimo previsto per il monitoraggio, i diritti vengano determinati in via transitoria sulla base del parametro k calcolato dal gestore, fatti salvi eventuali conguagli *ex post* in caso di diffidenza tra i valori applicati dal gestore e quelli scaturenti dal monitoraggio.

Sempre in tema di parametro k, l'ART propone che i valori a consuntivo degli investimenti e delle discontinuità di costo per l'annualità appena conclusa vengano trasmessi entro il 31 dicembre di ogni anno. Assaeroporti evidenzia l'impossibilità per i gestori di avere i consuntivi entro tale data.

Assaeroporti propone che i valori a consuntivo degli investimenti e delle discontinuità di costo necessari ai fini degli eventuali conguagli relativi ai parametri k e v siano quelli inviati dal gestore in sede di presentazione della contabilità regolatoria annuale. In tal senso il dato pre-consuntivo degli investimenti, utilizzato per il calcolo del parametro k di un determinato anno dovrà essere

confrontato con i valori consuntivi delle immobilizzazioni effettivamente riscontrate, riconciliabili con i dati di bilancio.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.35**

Assaeroporti propone di utilizzare la contabilità regolatoria annuale per valutare i conguagli relativi ai parametri k e v.

*Quesione 8.14.A:*

*Si chiede di fornire osservazioni motivate relativamente ai par. 8.11-8.12-8.13-8.14*

In tema di **Piano della Qualità e della Tutela ambientale**, i modelli tariffari oggetto della presente consultazione non individuano indicatori specifici di qualità, rimandando la responsabilità ad ENAC. Al par. 8.12, comma 2 si fa riferimento ad “indicazioni emerse dalla Consultazione”, senza tuttavia chiarire a quale consultazione si stia facendo riferimento. In considerazione della forte interdipendenza che esiste tra il meccanismo tariffario e il Piano della qualità e della tutela ambientale, è necessario che la consultazione sul Piano della qualità e della tutela ambientale venga avviato al più presto, allo scopo di addivenire il prima possibile ad un completo quadro regolatorio.

Assaeroporti ritiene opportuno prevedere che gli indicatori analitici di qualità debbano essere individuati tra quelli inclusi nella Carta dei Servizi, al fine di favorire una coerenza intrinseca tra gli obiettivi di qualità rilevanti a fini tariffari e gli standard qualitativi minimi che ciascun gestore si impegna ad offrire all’utenza.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.36**

Assaeroporti propone che gli indicatori analitici di qualità siano individuati tra quelli inclusi nella Carta dei Servizi.

Per quanto riguarda gli indicatori di tutela ambientale, l'ART propone che “gli obiettivi considerati da ENAC prioritari per il miglioramento e la standardizzazione del livello di protezione ambientale della rete aeroportuale nazionale potranno essere assunti come obiettivi di miglioramento ambientale comuni a tutti gli aeroporti e saranno inseriti a prescindere dalle proposte del Gestore”.

Assaeroporti ritiene che la possibilità per l'ENAC di imporre determinati indicatori *“a prescindere dalle proposte del gestore”* rischi di creare forti disequilibri nei casi in cui vi siano indicatori sui quali alcuni gestori hanno già perseguito e raggiunto un elevato grado di efficientamento, tale da rendere anti-economici (se non addirittura impossibili) ulteriori miglioramenti. Pertanto, è necessario prevedere specifiche proposte avanzate dal gestore, nel momento in cui queste ultime

risultino sostenute da evidenze articolate che includano anche analisi storiche atte a dimostrare l'eventuale miglioramento già perseguito negli anni.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.37**

Assaeroporti propone che, nell'individuare gli indicatori di tutela ambientale, si tengano in considerazione le specifiche proposte avanzate dal gestore, nel momento in cui queste ultime risultino sostenute da evidenze articolate che includano anche analisi storiche atte a dimostrare l'eventuale miglioramento già perseguito negli anni.

Per quanto concerne le modalità applicative del meccanismo premiante/penalizzante, Assaeroporti evidenzia le seguenti due criticità.

Il primo aspetto riguarda l'approccio proposto dall'ART in merito all'allocazione degli “effetti del meccanismo premiante/penalizzante [...] su tutti i servizi aeroportuali, regolamentati e non regolamentati”.

Assaeroporti ritiene che il meccanismo premiante/penalizzante sia, per sua natura, uno strumento che il regolatore “tara” sulla base della priorità che si intende dare agli obiettivi di qualità e tutela ambientale. Nel momento in cui il regolatore, sulla base di opportune valutazioni, individua una misura congrua dello scostamento tariffario da riconoscere in caso di superamento/mancato raggiungimento degli obiettivi pre-fissati ( $\pm 1\%$  nel caso dei modelli tariffari oggetto della presente consultazione), tale variazione dovrà applicarsi *in toto* ai servizi che sono oggetto di regolamentazione, senza alcun aggiustamento.

Assaeroporti ritiene pertanto opportuno eliminare quanto previsto al par. 8.14, comma 9.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.38**

Assaeroporti propone di eliminare quanto previsto al par. 8.14, comma 9.

Il secondo aspetto riguarda il meccanismo secondo cui, nel caso in cui il gestore all'anno  $t$  superi il limite superiore della fascia di scostamento previsto per l'anno successivo, l'indicatore obiettivo dell'anno successivo deve essere rideterminato (par. 8.14, comma 8 dell'Allegato B1).

Assaeroporti ritiene che tale meccanismo fornisca ai gestori un disincentivo a superare in misura eccessiva gli obiettivi.

Laddove non solo vengano raggiunti gli obiettivi fissati per l'anno in corso, ma addirittura venga superato il limite superiore della fascia di scostamento previsto per l'anno successivo, si ritiene non giustificato imporre al gestore, per l'anno successivo, obiettivi maggiormente sfidanti rispetto a quelli definiti originariamente.

Assaeroporti ritiene pertanto opportuno eliminare quanto previsto al par. 8.14, comma 8.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.39**

Assaeroporti propone di eliminare quanto previsto al par. 8.14, comma 8.

Infine, in un'ottica di flessibilità tariffaria, Assaeroporti ritiene opportuno proporre all'ART un meccanismo che consenta al gestore maggiore flessibilità nell'applicazione della variazione tariffaria in caso di superamento/mancato raggiungimento degli obiettivi pre-fissati, al fine di allocare l'eventuale premio/penalizzazione ai diversi servizi sulla base dell'effettivo incremento/riduzione della qualità del singolo servizio.

Ipotizziamo, ad esempio, una situazione in cui il livello di qualità raggiunto su alcuni servizi sia notevolmente superiore rispetto agli obiettivi, mentre quello raggiunto su altri sia in linea o leggermente inferiore. Poiché il meccanismo incentivante/premiante prevede incrementi/riduzioni tariffarie – da applicarsi a *tutti* i diritti – sulla base degli obiettivi *mediamente* raggiunti/mancati, il gestore si vedrebbe riconosciuto un incremento tariffario sia sui corrispettivi relativi ai servizi la cui qualità è superiore agli obiettivi, sia su quelli la cui qualità è in linea o leggermente inferiore rispetto agli obiettivi.

Assaeroporti pertanto propone un meccanismo maggiormente flessibile, che consenta al gestore di allocare l'ammontare complessivo del premio/penalizzazione ai diversi servizi sulla base dell'effettivo incremento/riduzione di qualità del servizio.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.40**

Assaeroporti propone un meccanismo che consenta al gestore di allocare l'ammontare complessivo del premio/penalizzazione ai diversi servizi sulla base dell'effettivo incremento/riduzione di qualità del singolo servizio.

Nel riconoscere l'importanza fondamentale che la qualità del servizio riveste per tutti coloro che operano nell'aeroporto, Assaeroporti ritiene che un meccanismo in grado di favorire il coinvolgimento e la responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti potrebbe rappresentare un utile strumento incentivante per incrementare la qualità del servizio offerto al consumatore finale.

Assaeroporti propone l'introduzione di un meccanismo facoltativo – addizionale rispetto al meccanismo premiante/penalizzante proposta dall'ART – che consenta a gestori e vettori e/o *handlers* di giungere a degli accordi secondo cui vengono dapprima individuati gli indicatori di qualità che non dipendono direttamente ed esclusivamente dal gestore e per i quali vi è il coinvolgimento altri soggetti quali vettori e/o *handlers* (es. puntualità di scalo, riconsegna bagagli, etc.). L'eventuale penalizzazione/premio tariffario associato a tali indicatori di qualità verrà poi suddiviso tra gestore e vettori e/o *handlers*.

Questo meccanismo lascerebbe effettiva autonomia a gestori e vettori di accordarsi secondo le specifiche esigenze, ripartendosi costi e benefici di comportamenti più o meno virtuosi. Inoltre anche attori non coinvolti nelle consultazioni come gli *handlers* potrebbero avvantaggiarsi del sistema incentivante.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.41**

Assaeroporti propone un meccanismo facoltativo – addizionale rispetto al meccanismo premiante/penalizzante proposta dall'ART – che consenta una condivisione tra gestori e vettori e/o *handlers* dei benefici e dei costi del meccanismo premiante/penalizzante sulla qualità del servizio.

\* \* \* \*

\* \*

Assaeroporti ritiene inoltre necessario mettere in evidenza alcuni aspetti che, pur non essendo oggetto di consultazione da parte dell'ART, rivestono a nostro avviso un ruolo cruciale nell'ambito del quadro regolatorio tariffario oggetto della presente consultazione.

Le tematiche in questione riguardano i seguenti aspetti:

1. Introduzione di un meccanismo di mitigazione del rischio traffico
2. Introduzione di uno strumento di stabilizzazione tariffaria (poste figurative)
3. Disciplina dell'istituto della autorizzazione preventiva dei diritti da parte dell'ART
4. *Profit sharing* degli ulteriori efficientamenti conseguiti sulle spese operative
5. Disciplina del transitorio da applicarsi ai contratti di programma scaduti
6. Condivisione con l'ART dei fogli di calcolo necessari per la determinazione dei diritti

**Aspetto n.1**

*Meccanismo di mitigazione del rischio traffico*

Nei modelli tariffari oggetto della presente consultazione non è prevista l'adozione di alcun meccanismo di condivisione tra gestori e utenti dei rischi e dei benefici legati alla volatilità del traffico.

Poiché i diritti aeroportuali vengono determinati *ex ante* sulla base del volume di traffico previsto all'Anno ponte di ciascun periodo tariffario, i ricavi effettivi percepiti dal gestore:

- saranno *inferiori* rispetto a quelli necessari per remunerare i propri costi regolatori ammessi nel caso in cui il traffico effettivo sia *inferiore* a quello previsto (il gestore quindi va incontro a una perdita)

- saranno *superiori* rispetto a quelli necessari per remunerare i propri costi regolatori ammessi nel caso in cui il traffico effettivo sia *superiore* rispetto a quello previsto (il gestore quindi ottiene un beneficio)

Assaeroporti ritiene opportuno che, laddove lo scostamento tra volume di traffico effettivo e previsto sia incluso in un intervallo predeterminato, il rischio (positivo e negativo) rimanga in capo al gestore. In caso di scostamenti (positivi e negativi) superiori ad una soglia predeterminata, è necessario che gli effetti (positivi e negativi) vengano condivisi tra gestore e utenti.

La necessità di un meccanismo di condivisione del rischio traffico è riconducibile al fatto che il settore aeroportuale è caratterizzato da elevati costi fissi.

Da un lato ciò comporta che – in caso di shock positivi del traffico – i costi variabili crescano meno che proporzionalmente rispetto al traffico. E' pertanto ragionevole prevedere che, oltre una certa soglia di variazione positiva del traffico, la remunerazione in eccesso rispetto a quella necessaria per remunerare spese operative e costi fissi venga restituita agli utenti.

Dall'altro lato la presenza di elevati costi fissi implica che – in caso di shock negativi del traffico – gli asset diventerebbero *stranded*. E' pertanto necessario prevedere, oltre una certa soglia di variazione negativa del traffico, un meccanismo che consenta al gestore di remunerare almeno i costi fissi.

In concreto, laddove il gestore ottenga un beneficio (i.e. traffico effettivo superiore a quello previsto), è necessario che questo venga condiviso con gli utenti in forma di diritti inferiori nelle annualità successive. Laddove il gestore vada incontro ad una perdita (i.e. traffico effettivo inferiore a quello previsto), è necessario provvedere a una rideterminazione dei diritti sulla base di nuove stime di traffico.

Il meccanismo di mitigazione del rischio traffico proposto da Assaeroporti si sostanzia come segue.

- Nel caso in cui la variazione cumulata delle WLU consuntivate risultante alla fine del periodo tariffario rispetto al totale delle WLU previste sia:
  - inclusa nel range +/- [●]%; il rischio volume rimane in capo alla Concessionaria
  - positiva e superiore al +[●]%; il 50% del surplus ascrivibile alle WLU eccedenti la soglia del +[●]% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo e destinato alla realizzazione di interventi infrastrutturali a costo zero a valere sul periodo tariffario immediatamente successivo

- negativa ed inferiore al - [●]%; il 50% del deficit ascrivibile alle WLU eccedenti la soglia del -[●]%, sarà recuperato in tariffa a valere sul periodo tariffario immediatamente successivo.
- Nel caso di scostamenti annui delle WLU consuntivate superiori al +/- [●]%, le parti hanno facoltà di chiedere la rimodulazione dei parametri tariffari (X, K, V), a valere sulle annualità residue, sulla base delle stime di traffico rettificate per tenere conto dello scostamento intervenuto.
- Il surplus/deficit è pari alla differenza tra:
  - i ricavi scaturenti dalla tariffa approvata, applicata al traffico effettivo consuntivato e
  - i ricavi scaturenti dalla tariffa approvata, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del +/- [●]% (ricavi “soglia”)

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.42***

Assaeroporti propone l'adozione di alcun meccanismo di condivisione tra gestori e utenti dei rischi e dei benefici legati alla volatilità del traffico.

#### ***Aspetto n.2***

##### ***Poste figurative***

Nei modelli tariffari oggetto della presente consultazione non è prevista l'adozione di alcun meccanismo di stabilizzazione o di gradualità tariffaria (quale, ad esempio, quello delle poste figurative).

L'obiettivo dei meccanismi di stabilizzazione o di gradualità tariffaria è quello di evitare, soprattutto in presenza di significativi piani di sviluppo aeroportuale, variazioni annuali eccessive o fluttuazioni indesiderate delle tariffe, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria. In altri termini, consentono di evitare che, a fronte di una crescita eccessiva dei diritti in una annualità, ci sia una diminuzione eccessiva degli stessi nelle annualità successive, o viceversa.

La proposta di Assaeroporti è pertanto quella di riconoscere al gestore la possibilità di ricorrere a poste figurative allo scopo di modulare la dinamica tariffaria ed evitare variazioni annuali eccessive o fluttuazioni indesiderate delle tariffe.

Il meccanismo delle poste figurative si sostanzia nell'inclusione o nella deduzione di poste figurative nei costi regolatori ammessi e consente di anticipare o di differire negli anni parte dei costi (e dunque dei ricavi) di competenza in un anno determinato.

Per garantire al gestore neutralità economico-finanziaria nell’ambito del periodo complessivamente considerato, è necessario che il profilo temporale dei costi recuperati in tariffa che emerge con l’utilizzo delle poste figurative consenta il corretto recupero dei costi ed eviti di produrre risultati di *over-recovery* o *under-recovery*.

Assaeroporti ritiene che le poste figurative previste nella proposta dei singoli aeroporti tengano conto delle esigenze di bancabilità degli investimenti e del profilo temporale dei ricavi e dei flussi di cassa necessari. In caso di mancato accordo con i vettori, ART potrà stabilire tariffe che soddisfino i requisiti di orientamento al costo dei propri modelli tariffari, e che prevedano un ammontare di poste figurative per il nuovo quinquennio tariffario uguali o inferiori rispetto a quelle prospettate nella proposta tariffaria dell’aeroporto.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.43***

Assaeroporti propone l’adozione – a discrezione del gestore – di un meccanismo di stabilizzazione o di gradualità tariffaria basato sulle poste figurative.

#### ***Aspetto n.3***

##### ***Autorizzazione preventiva***

Sulla base di alcune valutazioni preliminari, Assaeroporti ha stimato che, nel migliore dei casi (ossia assumendo che gestore e utenti giungano ad un accordo condiviso e non vi siano ricorsi), siano necessari almeno 6 mesi per giungere alla definizione ed entrata in vigore dei nuovi diritti aeroportuali. Si tenga inoltre presente che in tale stima non sono conteggiati i tempi richiesti per l’approvazione del Piano degli interventi e del Piano della qualità e dell’ambiente.

Assaeroporti intende pertanto proporre che, in circostanze specifiche (quali, ad esempio, l’entrata in vigore di nuove disposizioni normative che impattano negativamente sull’equilibrio economico-finanziario del gestore), il gestore possa rivolgersi all’ART per chiedere una approvazione preventiva della proposta tariffaria. L’ART, laddove ritenga fondata la richiesta, provvederà a verificare la proposta del gestore, gestire direttamente la fase di consultazione con gli utenti e approvare con propria delibera il livello dei diritti aeroportuali.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.44***

Assaeroporti propone che, in circostanze specifiche, il gestore possa rivolgersi all’ART per chiedere una approvazione preventiva della proposta tariffaria.

#### ***Aspetto n.4***

##### ***Profit sharing* degli ulteriori efficientamenti conseguiti sulle spese operative**

Nei modelli tariffari oggetto della presente consultazione non è prevista l'adozione di alcun meccanismo volto ad incentivare degli efficientamenti sulle spese operative aggiuntivi rispetto a quelli previsti a fini tariffari.

L'approccio comunemente utilizzato nella prassi regolatoria è il cosiddetto “*profit sharing*”, ossia un meccanismo secondo cui, laddove l’impresa regolata consegua, nel corso del periodo regolatorio, delle efficienze maggiori rispetto agli obiettivi fissati inizialmente con il meccanismo del *price cap*, i relativi benefici vengono ripartiti simmetricamente tra impresa regolata ed consumatori.

I vantaggi dell’introduzione di un premio all’efficientamento sono ampiamente riconosciuti dalla letteratura economica in tema di regolazione.<sup>13</sup> In assenza di un meccanismo di *profit sharing*, infatti, l’impresa regolata potrebbe trattenere i benefici derivanti dai maggiori guadagni di efficienza solo nel periodo regolatorio in cui tali benefici sono stati conseguiti. Di conseguenza, l’impresa avrebbe un incentivo a realizzare recuperi di efficienza solo nei primi anni del periodo regolatorio, in quanto solo in questo caso potrebbe beneficiarne per un certo numero di anni prima della fine del periodo regolatorio stesso.

Il meccanismo del *profit sharing*, al contrario, incentiva l’impresa a incrementare il proprio livello di efficienza in *tutti* gli anni del periodo tariffario – inclusi gli ultimi – in quanto all’impresa viene riconosciuto, per tutto il periodo regolatorio successivo, il 50% dei maggiori recuperi di produttività realizzati nell’ultimo anno del periodo regolatorio appena concluso. Il restante 50%, invece, va a beneficio dei consumatori, attraverso tariffe più basse.

Si ricorda che in Italia il meccanismo del *profit sharing* è ampiamente utilizzato dall’Autorità per l’Energia Elettrica e il Gas e il Servizio Idrico nei settori energetici (energia elettrica e gas)<sup>14</sup>, oltre che essere disciplinato nel Contratto di Programma tra Aeroporti di Roma ed ENAC.

Il meccanismo di *profit sharing* proposto da Assaeroporti si sostanzia come segue.

- a partire dal secondo periodo tariffario, le opex riconosciute a fini tariffari includono:

---

<sup>13</sup> Schmalensee dimostra che non è mai ottimale dal punto di vista regolatorio adottare un assetto puro di Price Cap, ma, al contrario, è sempre ottimale optare per un premio di cost sharing. (si veda R. Schmalensee (1989), Good Regulatory Regimes, RAND Journal of Economics, Vol. 20, n. 3, Autumn, pp. 417-36).

<sup>14</sup> Si veda ad esempio, il Documento per la consultazione, *Determinazione del costo riconosciuto per l’erogazione dei servizi di trasporto di misura e di vendita dell’energia elettrica per il periodo di regolazione 1 gennaio 2004- 31 dicembre 2007*, punto 2.11, pag. 7 e *Nota informativa sulla regolazione delle tariffe elettriche per la liberalizzazione del mercato*, 4 agosto 1999, punto 8 paragrafo 7 B.

- le opex relative alle attività esistenti all’Anno Base (determinate sulla base dei valori risultanti dalla contabilità regolatoria certificata dell’Anno Base e la formula di dinamica delle opex proposta dall’ART)
  - il 50% dei maggiori recuperi di produttività consuntivati nell’Anno ponte (i.e., l’ultimo anno del periodo tariffario precedente)
- I maggiori recuperi di produttività consuntivati sono calcolati come differenza, se positiva, fra:
    - le spese operative effettive consuntivate nell’ultimo anno del periodo tariffario precedente;
    - le spese operative riconosciute a fini tariffari nell’ultimo anno del periodo tariffario precedente

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.45**

Assaeroporti propone l’adozione di meccanismo del *profit sharing*, secondo cui i benefici associati a guadagni di efficienza maggiori rispetto agli obiettivi fissati inizialmente, vengono ripartiti simmetricamente tra gestore e utenti.

**Aspetto n.5**

*Disciplina del transitorio*

Assaeroporti ritiene che, anche nell’ipotesi in cui l’ART riuscisse a emanare il provvedimento finale entro l’estate, non vi sarebbero comunque i tempi tecnici per addivenire ad un accordo tariffario entro la fine del 2014.

Risulta pertanto di fondamentale importanza definire fin da ora quale disciplina applicare per la definizione dei diritti esigibili dal 1 gennaio 2015 – e fino all’entrata in vigore dei nuovi corrispettivi determinati sulla base della nuova disciplina tariffaria che verrà definita dall’ART – negli aeroporti i cui contratti di programma risultino scaduti alla data del 31 dicembre 2014.

Assaeroporti propone che, al fine di assicurare continuità nell’applicazione delle tariffe, l’ART individui un meccanismo transitorio di calcolo semplificato della tariffa.

Nelle more della entrata in vigore dei nuovi corrispettivi determinati sulla base della nuova disciplina tariffaria che verrà definita dall’ART, i diritti esigibili dal gestore saranno pari a quelli in vigore nel corso del 2014, aggiornati al tasso di inflazione programmato per l’anno in corso ed incrementati per tener conto degli oneri incrementali maturati nel corso del 2014 legati all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari.

***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.46***

Assaeroporti ritiene necessario che l'ART individui un meccanismo transitorio per la determinazione dei diritti esigibili dal 1 gennaio 2015 – e fino all'entrata in vigore dei nuovi corrispettivi determinati sulla base della nuova disciplina tariffaria che verrà definita dall'ART – negli aeroporti i cui contratti di programma risultino scaduti alla data del 31 dicembre 2014.

Assaeroporti propone che i diritti siano pari a quelli in vigore nel corso del 2014, aggiornati al tasso di inflazione programmato per l'anno in corso ed incrementati per tener conto degli oneri incrementali maturati nel corso del 2014 legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari.

***Aspetto n.6***

***Condivisione con l'ART dei fogli di calcolo necessari per la determinazione dei diritti***

Assaeroporti ritiene che, per assicurare un processo di determinazione dei diritti aeroportuali efficiente ed efficace, sia di cruciale importanza che, una volta approvati i modelli tariffari, vi sia una collaborazione attiva e proficua tra l'Autorità e i gestori per la predisposizione dei fogli di calcolo necessari per l'implementazione concreta dei criteri tariffari e la determinazione dei diritti da applicare agli utenti.

L'utilizzo da parte dei gestori di strumenti di calcolo condivisi con l'Autorità consentirebbero, da un lato, di limitare il rischio di applicazioni inesatte dei criteri tariffari da parte dei gestori e, dall'altro, di agevolare l'attività di verifica che l'ART è tenuta a svolgere. Tali strumenti di calcolo dovranno necessariamente essere di facile comprensione ed utilizzo.

Assaeroporti intende pertanto proporre all'ART l'apertura di un tavolo di lavoro ove discutere e condividere l'approccio che si intende seguire per l'implementazione concreta dei modelli tariffari.

***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.47***

Assaeroporti propone l'apertura di un tavolo di lavoro con l'ART ove discutere e condividere l'approccio che si intende seguire per l'implementazione concreta dei modelli tariffari (condivisione dei fogli di calcolo).

## Capitolo 2

### Modello di regolazione dei diritti aeroportuali per aeroporti con traffico annuo compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri

Il modello tariffario proposto per aeroporti con traffico annuo compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri (Modello B2) presenta poche differenze rispetto a quello proposto per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri (Modello B1). Le differenze tra i due modelli riguardano i seguenti tre aspetti:

1. formula di dinamica delle spese operative e obiettivo di efficientamento
2. utilizzo di una leva finanziaria nozionale pari al rapporto D/E medio delle società aeroportuali italiane appartenenti alla fascia di traffico compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri
3. utilizzo del beta “*adjusted*” nell’ambito del CAPM ai fini del calcolo del costo dell’*equity*

Nel presente capitolo vengono illustrate le osservazioni di Assaeroporti sulle 3 tematiche sopra elencate. Si rimanda invece al Capitolo precedente per tutti gli aspetti comuni al Modello B1.

#### Quesione 8.2.D:

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ed elementi oggettivi e verificabili circa la determinazione del parametro di efficientamento  $\gamma$*

La proposta dell’ART in materia di **dinamica delle spese operative** riconosciute a fini tariffari è che l’evoluzione delle opex dipenda dai seguenti fattori: (i) variazione attesa del traffico; (ii) elasticità delle opex al variare del traffico; (iii) tasso di inflazione programmato, con una correzione al ribasso come fattore di efficientamento.

Come già evidenziato nella risposta alla Questione 8.2.B del Modello B1, Assaeroporti evidenzia la criticità associata all’utilizzo del tasso di inflazione programmato, con una correzione al ribasso come fattore di efficientamento.

L’aggiornamento delle opex al tasso di inflazione programmato anziché al tasso di inflazione effettivo si sostanzia, sulla base delle evidenze storiche, in un efficientamento esogeno imposto ai gestori aeroportuali. E’ fondamentale pertanto che, nel determinare l’(ulteriore) obiettivo di efficientamento  $\gamma$ , si tenga adeguatamente in considerazione l’efficientamento già imposto al gestore in virtù dell’aggiornamento delle opex al tasso di inflazione programmato.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.48**

Assaeroporti ritiene che, nel determinare l'obiettivo di efficientamento ( $\gamma$ ), sia necessario tenere adeguatamente in considerazione l'efficientamento esogeno già imposto al gestore in virtù dell'aggiornamento delle spese operative al tasso di inflazione programmato anziché quello effettivo.

**Questione 8.6.B:**

*Si richiedono indicazioni motivate in merito ai livelli del rapporto tra capitale di debito e capitale di rischio(D/E) e di indebitamento finanziario netto (g) sopraindicati*

Assaeroporti accoglie favorevolmente l'approccio proposto dall'ART in materia di **leva finanziaria** (rapporto D/E) e si condivide la proposta di utilizzare un valore nozionale, calcolato come media dei rapporti di leva delle società aeroportuali italiane appartenenti alla stessa fascia dimensionale. Come nel Modello B1, quindi, il valore di leva proposto per il calcolo del WACC prescinde dalle scelte effettive delle fonti di finanziamento del singolo gestore.

Assaeroporti condivide anche l'approccio proposto per il calcolo del **parametro beta**, basato sull'utilizzo del beta "adjusted" nell'ambito di applicazione del CAPM per la stima del costo dell'*equity*. Come illustrato nella risposta alla Questione 8.6.B del Modello B1, nell'applicazione del modello CAPM emerge la necessità di procedere con opportuni aggiustamenti (da cui la definizione di beta "adjusted"), al fine di ottenere stime non distorte dei beta e, quindi, misure più affidabili del rischio sistematico.

## Capitolo 3

### Modello di regolazione dei diritti aeroportuali per aeroporti con traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri

La normativa nazionale di recepimento della Direttiva 2009/12/CE non ha recepito la soglia comunitaria dei 5 milioni di passeggeri. Appare pertanto di particolare rilevanza il fatto che l'ART abbia introdotto una procedura semplificata per la determinazione dei diritti aeroportuali da applicarsi ad aeroporti con un volume di traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri, in un'ottica di equo equilibrio tra costi e benefici connessi all'implementazione della regolamentazione.

All'intero della fascia inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui, si osserva tuttavia una forte disomogeneità tra le diverse realtà, dovuta alla presenza di aeroporti tra loro non assimilabili per grandezze economiche ed infrastrutturali oltre che per il grado di "maturità" raggiunto sul mercato del trasporto aereo e, quindi, per effettiva forza negoziale nelle relazioni con l'utenza aeroportuale.

All'interno di questa fascia vi sono alcuni aeroporti che, sulla base di valutazioni dei costi e dei benefici connessi all'implementazione della regolamentazione, potrebbero aver interesse ad aderire al modello tariffario più complesso, previsto per la fascia superiore (vuoi perché quotati in borsa, vuoi perché, con un'adeguata politica commerciale, potrebbero essere in grado di avere nei prossimi anni più passeggeri, vuoi perché appartenenti ad un Gruppo quotato, vuoi per altre motivazioni).

A tale proposito, ricordiamo che l'art. 76, comma 2 del Decreto Legge 1/2012, recita quanto segue:

*"Il gestore, individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall'Autorità ai sensi del comma 1 e determinato l'ammontare dei diritti, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, lo sottopone all'Autorità di vigilanza che verifica ed approva entro quaranta giorni la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza anche agli obblighi di concessione".*

La proposta di Assaeroporti è pertanto quella di consentire agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di *individuare* il modello tariffario previsto per aeroporti con un volume di traffico annuo compreso fra 3 e 5 milioni di passeggeri (Modello B2), ai sensi dell'art. 76, comma 2 del Decreto Legge 1/2012.

#### PROPOSTA ASSAEROPORTI n.49

Assaeroporti propone l'introduzione di una clausola che riconosca la facoltà agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di applicare il modello tariffario

previsto per aeroporti con un volume di traffico annuo compreso fra 3 e 5 milioni di passeggeri (Modello B2).

*Questione 2.A*

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

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 3.2.A*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alle procedure di attivazione della Consultazione sopra delineate ed in particolare sui criteri e modalità di definizione della rappresentanza qualificata*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 3.3.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla procedura sopra indicata*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 3.4.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alle modalità di comunicazione sopra indicate*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 3.4.B:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di definizione dei criteri di rappresentatività di voto di cui al punto 3*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 3.4.C:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di svolgimento dell'audizione pubblica*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 4.1.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai contenuti del Documento di Consultazione*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 4.1.B:*

*Si richiedono osservazioni motivate circa la modalità di rappresentazione delle previsioni di traffico*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 4.1.C:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano Quadriennale degli interventi*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 4.1.D:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano della Qualità e della Tutela ambientale, con particolare riferimento agli indicatori di qualità principali, obiettivi, miglioramenti tecnologici, pesi degli indicatori*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 4.2.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Documentazione informativa da fornirsi da parte del Vettore*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 5.1.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Negoziazione e chiusura della Consultazione*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

*Questione 5.2.A:*

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Consultazione annuale degli Utenti*

In tema di **consultazione degli utenti**, Assaeroporti concorda con l'ART nel riconoscere che “la complessità del sistema aeroportuale e del trasporto aereo richiede che tra i vari operatori del settore, ed in particolare tra gestore e compagnie aeree, si svolgano periodiche consultazioni volte ad individuare possibili convergenze nella programmazione delle rispettive attività, nell'interesse comune e dei passeggeri”.

Al tempo stesso, Assaeroporti ritiene opportuno ribadire che, secondo la Direttiva 2009/12/CE, l'obbligo di consultazione “almeno una volta all'anno, salvo se diversamente convenuto nell'ultima consultazione” è vincolante solo per aeroporti con un volume di traffico superiore a 5 milioni di passeggeri. Il legislatore nazionale, nel recepire la direttiva europea, ha ritenuto opportuno estendere tale obbligo a tutti gli aeroporti (a prescindere dal volume di traffico), senza tuttavia disciplinarne il contenuto informativo.

In questo contesto, Assaeroporti ritiene doveroso evidenziare che una consultazione con cadenza annuale potrebbe comportare per gli aeroporti di minori dimensioni un onere eccessivo in termini di risorse da allocare e tempo necessario per la preparazione della documentazione.

Pertanto, nel rispetto del principio – sancito dalla stessa ART nell'Allegato A – di riduzione dei costi connessi alla implementazione della regolamentazione, Assaeroporti propone che, in caso di periodo tariffario di durata superiore a 1 anno, la consultazione annuale con gli utenti di cui al par. 5.2 dell'Allegato B3 abbia esclusivamente finalità informative.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.50**

Assaeroporti propone che, in caso di periodo tariffario di durata superiore a 1 anno, la consultazione annuale con gli utenti di cui al par. 5.2 dell'Allegato B3 abbia esclusivamente finalità informative.

**Questione 6.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica delle procedure di ricorso sopra indicate*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

**Questione 7.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica dei Servizi e dei Basket di servizi ed in particolare si chiede quali possibili basket di servizi appaiono più plausibili*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

**Questione 8.1.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della documentazione contabile da presentarsi da parte del Gestore*

Con riferimento al tema della **documentazione contabile**, Assaeroporti accoglie favorevolmente la proposta dell'ART che impone l'obbligo di certificazione della contabilità analitica da parte di una società di revisione contabile solo agli aeroporti con un volume di traffico superiore a 1 milione di passeggeri. Per gli aeroporti con un volume di traffico inferiore, invece, è sufficiente l'asseveramento da parte dell'organo di revisione contabile (collegio sindacale).

**Questione 8.2.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alla impostazione generale attinente la determinazione della dinamica dei corrispettivi*

La **formula di dinamica tariffaria** proposta dall'ART prevede che la tariffa all'anno  $t+1$  sia pari al rapporto tra i costi regolatori ammessi all'anno  $t+1$  e il traffico pre-consuntivato all'anno  $t$ , dove i costi regolatori ammessi all'anno  $t+1$  includono: (i) opex riconosciute all'anno  $t+1$ ; (ii) i costi di capitale (remunerazione e ammortamento) all'anno  $t+1$  relativi agli *asset* esistenti all'Anno base; (iii) preconsuntivo dei costi di capitale relativi agli investimenti realizzati l'anno precedente; (iv)

preconsuntivo degli oneri legati all’entrata in vigore nell’anno precedente di nuove disposizioni normative e regolamentari.

Assaeroporti riconosce che la formula proposta possa avere dei vantaggi quali:

- semplicità di calcolo: la formula non include i parametri  $x$ ,  $k$  e  $v$ , la cui implementazione concreta potrebbe risultare eccessivamente onerosa per gli aeroporti di minori dimensioni;
- possibilità di incorporare nel calcolo delle tariffe gli effetti dovuti alla volatilità del traffico: la formula – prendendo come riferimento il volume di traffico pre-consuntivato l’anno precedente – consente di assorbire nella tariffa all’anno  $t$  eventuali shock del traffico manifestatisi nell’anno  $t-1$ .

Assaeroporti ritiene tuttavia che, senza opportuni accorgimenti, l’applicazione della formula semplificata possa comportare delle criticità. Se da un lato un eventuale shock del traffico verrebbe automaticamente riassorbito nella tariffa dell’anno successivo, dall’altro tale meccanismo causerebbe una eccessiva ed indesiderata fluttuazione tariffaria.

Assaeroporti ravvisa pertanto il rischio che, negli aeroporti di minori dimensioni (in cui, come evidenziato nella recente comunicazione della Commissione Europea, è crescente il potere negoziale delle compagnie aeree *low-cost*),<sup>15</sup> gli utenti non accettino dei livelli tariffari eccessivamente diversi (maggiori) rispetto a quelli dell’anno precedente.

Assaeroporti ritiene pertanto opportuno che l’applicazione della formula semplificata sia associata all’introduzione di opportuni meccanismi volti a favorire la stabilità tariffaria, quale quello delle poste figurative (per maggiori dettagli sul meccanismo delle poste figurative, si veda quanto riportato nel Capitolo 1).

Nel caso di un crollo (aumento) significativo del traffico all’anno  $t$ , tale da comportare un incremento (decremento) eccessivo dei diritti l’anno successivo, il meccanismo delle poste figurative consentirebbe, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziario, di modulare la dinamica tariffaria attraverso il deferimento (anticipazione) di una parte dei costi nelle annualità successive.

---

<sup>15</sup> “*At the same time, a shift in bargaining power between airports and airlines to the benefit of the airlines can be observed at certain – generally smaller – airports with the growth of low cost carriers (LCCs)*”. Comunicazione COM (2014) 278 del 19.5.2014.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.51**

Assaeroporti propone l'adozione di opportuni meccanismi di stabilizzazione tariffaria basati sull'introduzione di poste figurative, allo scopo di evitare fluttuazioni tariffarie in caso di volatilità del traffico.

**Quesione 8.2.B:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione della dinamica dei costi*

La **formula di dinamica delle spese operative** proposta dall'ART prevede un aggiornamento dei costi all'Anno base al solo tasso di inflazione programmato. Oltre a ribadire quanto già esposto in precedenza relativamente all'utilizzo del tasso di inflazione programmato (anziché quello effettivo), Assaeroporti evidenzia inoltre che la formula semplificata proposta dall'ART non consente di catturare in alcun modo l'impatto che variazioni del traffico hanno sui costi.

Si ritiene pertanto indispensabile che, nella formula di dinamica delle opex, si tenga conto non solo dell'adeguamento inflattivo, ma anche dell'elasticità delle diverse voci di costo ai volumi. La formula di dinamica delle spese operative proposta da Assaeroporti è pertanto la seguente:

$$C_{t+1} = C_t (1 + \Delta t \eta) (1 - \pi)$$

dove

$C_{t+1}$  e  $C_t$  sono le singole voci di costo, rispettivamente all'anno  $t+1$  e  $t$

$\Delta t$  è la variazione del traffico

$\eta$  è il valore dell'elasticità della singola voce di costo ai volumi

$\pi$  è il tasso di inflazione programmato

Si evidenzia che la formula proposta consentirebbe al gestore di remunerare in tariffa solamente le spese operative che rientrano nel perimetro delle attività esistenti all'Anno base. Non sono invece incluse le discontinuità di costo associate ai nuovi investimenti realizzati nel corso del periodo tariffario.

E' pertanto necessario esplicitare che le opex riconosciute a fini tariffari includono sia le opex relative alle attività esistenti all'Anno base (individuate sulla base delle formula sopra indicata) sia le opex relative ai nuovi investimenti.

**PROPOSTA ASSAEROPORTI n.52**

Assaeroporti propone che le spese relative alle attività esistenti all’Anno base evolvano nel corso del periodo tariffario sulla base della seguente formula:

$$C_{t+1} = C_t (1 + \Delta t \eta) (1 - \pi)$$

Assaeroporti prona inoltre che le spese operative riconosciute a fini tariffari includano anche le spese operative relative ai nuovi investimenti.

**Quesione 8.3.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di calcolo del capitale investito*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

**Quesione 8.4.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito alle aliquote di ammortamento*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

**Quesione 8.6.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate in merito ad elementi oggettivi che possono sostenere nel breve-medio periodo differenti valori dell’extra-margine*

Assaeroporti non ritiene condivisibile l’approccio proposto dall’ART in materia di **tasso di remunerazione** sul capitale investito. La proposta dell’ART per aeroporti con un volume di traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri è infatti quella di utilizzare “forme semplificate di calcolo del tasso di remunerazione e/o di equo ritorno sulla gestione, di facile comprensione e di immediata e comune valorizzazione”.

In concreto, la proposta dell’ART si sostanzia nel riconoscimento di una remunerazione pari alla media giornaliera del tasso di rendimento effettivo lordo dei BTP a scadenza ventennale, maggiorata di un extra-margine, che non può superare la soglia del 2%.

Assaeroporti evidenzia che il rendimento effettivo lordo dei BTP a scadenza ventennale è attualmente attorno al 4%. Ne consegue che, secondo la proposta dell’ART, il tasso di remunerazione riconosciuto sarebbe, al massimo, pari al 6%. In considerazione delle attuali condizioni del mercato finanziario, tale valore risulta assolutamente insufficiente a garantire una adeguata remunerazione del capitale investito.

Pur riconoscendo la necessità di introdurre opportune semplificazioni per aeroporti di minori dimensioni (in un'ottica di giusto equilibrio tra costi e benefici connessi all'implementazione della regolamentazione), Assaeroporti ritiene che l'obiettivo di semplificazione debba essere opportunamente coniugato con una esigenza di tutela.

Il principio di orientamento al costo alla base della Direttiva 2009/12/CE richiede il riconoscimento, nei costi regolatori ammessi, di una congrua remunerazione sul capitale investito, la quale deve essere determinata sulla base di una metodologia che consenta di tenere opportunamente in considerazione i costi delle diverse fonti di finanziamento (capitale di debito e capitale di rischio) utilizzate dall'impresa per finanziare i propri *asset*.

Assaeroporti ritiene pertanto indispensabile che, anche per aeroporti di dimensioni minori, il tasso di remunerazione sul capitale investito venga determinato sulla base della metodologia del costo medio ponderato del capitale (WACC).

Al fine di trovare un equo equilibrio tra esigenza di tutela da un lato, e semplificazione della regolazione tariffaria dall'altro, Assaeroporti ritiene che, per gli aeroporti di piccole dimensioni, si potrebbe valutare l'opportunità di individuare un valore del WACC unico e comune a tutti gli aeroporti della fascia dimensionale.

Resta comunque inteso che l'utilizzo di un unico valore del WACC non troverebbe applicazione per quegli aeroporti che, in virtù della precedente Proposta n.36, chiederanno di rientrare nell'ambito di applicazione del modello tariffario previsto per la classe dimensionale superiore (fascia compresa tra 3 e 5 milioni di passeggeri). Per tali aeroporti, il valore del WACC verrà determinato in conformità con i criteri previsti dal modello tariffario B2 e sarà specifico di ciascun aeroporto.

#### ***PROPOSTA ASSAEROPORTI n.53***

Assaeroporti propone che il tasso di remunerazione sul capitale investito venga determinato sulla base della metodologia del costo medio ponderato del capitale (WACC). Il valore del WACC è unico per tutti gli aeroporti con un volume di traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri, esclusi quelli che chiedono di rientrare nell'ambito di applicazione del modello tariffario previsto per la classe dimensionale superiore. Per tali aeroporti, il valore del WACC è determinato in conformità con i criteri previsti dal modello tariffario B2 e è specifico di ciascun aeroporto.

#### ***Quesione 8.6.B:***

*Si richiedono indicazioni motivate in merito alle considerazioni sopra indicate*

Assaeroporti accoglie favorevolmente la proposta dell'ART in materia di prefinanziamento tariffario. Si ritiene infatti che tale meccanismo, oltre ad essere conforme con quanto previsto dalla

legislazione nazionale<sup>16</sup>, possa costituire un valido strumento di supporto per l'autofinanziamento, soprattutto in quegli aeroporti in cui il valore degli *asset* autofinanziati è esiguo.

**Quesione 8.7.A:**

*Si richiedono osservazioni motivate su tale tematica con particolare riferimento a condizioni e limiti di applicabilità di misure incrementali sul WACC*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

**Quesione 8.8.A:**

*Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alle modalità di calcolo della dinamica tariffaria*

Si concorda con l'approccio proposto dall'ART in materia di modalità di calcolo della dinamica tariffaria.

**Quesione 8.9.A:**

*Si chiedono osservazioni motivate in merito alla procedura per la proposta definitiva della dinamica tariffaria*

Assaeroporti ritiene che, in un'ottica di semplificazione, i costi relativi ai nuovi investimenti e gli oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari debbano essere remunerati in tariffa nell'anno successivo rispetto a quello durante il quale tali costi sono venuti a maturazione, sulla base dei valori di preconsuntivo, come peraltro proposto dalla stessa ART al par. 8.2.1 dell'Allegato B3. Secondo tale approccio, pertanto, non dovrebbero trovare applicazione né il parametro k né il parametro v.

**Quesione 8.13.A:**

*Si chiede di fornire osservazioni motivate relativamente ai par. 8.10-8.11-8.12-8.13*

Si vedano i commenti esposti in precedenza con riferimento al modello tariffario per aeroporti con traffico annuo superiore a 5 milioni di passeggeri.

<sup>16</sup> L'Art. 76, comma 6 del Decreto Legge 1/2012 prevede che "per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o inferiore al milione di movimento passeggeri annuo, l'Autorità individua entro sessanta giorni dall'inizio della sua attività, modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza".

## Allegato 1

## Allegato 2

### Il *till* regolatorio in altri Paesi EU

La seguente tabella fornisce un quadro riassuntivo del *till* regolatorio applicato per la determinazione dei corrispettivi regolamentati nei principali aeroporti europei.

**Tabella 6 – Regolazione economica nei principali aeroporti europei (2014)**

Aeroporti	Till
Heathrow	Single-Till
Paris Airports	Hybrid but excluding retail and real estate activities
German Airports	Dual
Spanish Airports	Dual
Amsterdam	Dual
Gatwick	Contracts and Commitments
Rome	Dual
Portuguese airports	Dual
Milan	Dual
Stansted	Single
Dublin	Single
Copenhagen	Dual
Zurich	Dual
Oslo	Single
Vienna	Dual

Fonte: Assaeroporti

La tabella evidenzia come la regolamentazione aeroportuale in diversi aeroporti europei capaci di raggiungere livelli di eccellenza in termini di offerta infrastrutturale e di servizi abbiano adottato per via normativa un sistema *dual-till* o, in alternativa, dei modelli cosiddetti “*light handed*”, ovverosia con una flessibilità sufficiente a favorire la conclusione di accordi tra gestore aeroportuale e vettori. Un esempio recente di passaggio al sistema del *dual-till*, suggellato dal Decreto reale del 13 luglio 20/2013 è quello degli aeroporti spagnoli. Aena, il gestore di una rete di 47 aeroporti, e la grande maggioranza delle compagnie hanno firmato un accordo di 5 anni nel Maggio 2013, formalizzato nel Decreto 11/2013 approvato in Agosto dello stesso anno<sup>17</sup>. Allo stesso modo, la normativa in materia in Portogallo ha recentemente riconosciuto al gestore privato degli

<sup>17</sup> Vedi <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ccurl/474/547/RESUMEN%20EJECUTIVO%20AENA%20INGLES%20WEB.pdf>

aeroporti lusitani di applicare un sistema *dual-till* a condizione che vengano soddisfatti degli obiettivi di efficienza (in termini di rispetto degli investimenti previsti e di qualità del servizio).

Il sistema regolatorio inglese in materia di diritti aeroportuali, storicamente laboratorio di riforme in virtù della centralità del mercato del trasporto aereo per il sistema Paese, ha recentemente approvato una nuova riforma nel segno di una maggiore liberalizzazione tariffaria. Dalla tabella seguente si nota come - in aggiunta ai 4 aeroporti già deregolamentati sulla base del superamento di 3 test fondamentali<sup>18</sup> - il regolatore abbia introdotto in aprile 2014 una nuova disciplina per l'aeroporto di Gatwick che mira ad incentivare la stipula di accordi tra gestore aeroportuale e compagnie aeree a condizione che siano rispettati determinati obblighi (licenza, monitoraggio annuale, e revisione a metà del 2016 per una valutazione generale del nuovo assetto).

	Market shares 2013 (cal-y)	CAA price regulation (old)	CAA price regulation (new)
Heathrow	52%	Price Cap	Price Cap
Gatwick	25%	Price Cap	Contracts and Commitments
Stansted	13%	Price Cap	No price regulation
Luton	7%	No price regulation	No price regulation
London City	2%	No price regulation	No price regulation
Southend	1%	No price regulation	No price regulation

Fonte: Gatwick Airport

In questa ottica, ACI EUROPE sottolinea come gli accordi commerciali tra compagnie e gestore, comune al 17% dei primi 200 aeroporti in Europa in ordine di traffico, costituisca la via da seguire, a condizione di essere supportata da una regolamentazione economica proporzionata all'effettivo potere di mercato del gestore aeroportuale.

<sup>18</sup> Secondo la visione dell'Aviazione Civile Inglese una regolamentazione tariffaria si giustifica solo nel caso in cui vengano soddisfatti 3 test: 1) il gestore goda di un rilevante potere di mercato 2) il diritto della concorrenza non fornisca un'adeguata protezione per evitare che il gestore possa abusare del suo potere di mercato 3) per gli utenti i benefici derivanti dalla regolamentazione sono superiori al rischio di una liberalizzazione del settore.