

**OSSERVAZIONI UTILI PER LA CONSULTAZIONE
SU
MODELLO DI REGOLAZIONE
DEI DIRITTI AEROPORTUALI**

**PER AEROPORTI CON TRAFFICO INFERIORE
AI 3 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO**

a cura di Enrico Carlo Tenerani *

* Avvocato in Verona
consulente in diritto ed economia dei trasporti

Verona, lì 16.06.2014

All'Autorità di Regolazione dei Trasporti
=SEDE=

A seguito dell'invito pubblicato sul sito web istituzionale di codesta Autorità, sono con la presente a fornire alcune osservazioni su 6 delle 25 "Questioni" contenute nell'Allegato B3 alla Delibera n.31 del 07.05.2014, facendo precedere alle osservazioni sulle questioni un box di segnalazione di refusi ortotipografici, ritenendo ciò possa costituire un'utile segnalazione per l'appontamento del documento finale.

Segnalazione Refusi ortografici

a pag. 2 dell'Allegato B3, in alto (n.3 elenco numerato): ...DIRITTI AEROPORTUALE
a pag. 8 dell'Allegato B3, in alto (titolo): ...DIRITTI AEROPORTUALE
a pag. 9 dell'Allegato B3, in alto (in corpo al n.2 elenco numerato): ...revisione dei diritti aeroportuale
a pag.10 dell'Allegato B3, centro pag. (in corpo al n.3 elenco numerato):...sia stata raggiunto un accordo
a pag.18 dell'Allegato B3, in alto (titolo punto 8): ...METODOGIA DI CALCOLO...
a pag.19 dell'Allegato B3, centro pag. (in corpo al n.8 elenco numerato): ...termine indicato dll' ART

Questione 2.A Osservazioni motivate sulle definizioni

« Utente aeroportuale »

Non si concorda con il contenuto della definizione proposta (evidentemente mutuata dall'art.2.1.d D. Lgs. 13.01.1999 n. 18 sul libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra) nella parte in cui essa limita il concetto di "utente" ai soli vettori, non estendendolo ai reali "generatori di traffico" passeggeri e merci quali ad es. spedizionieri, GSA, GSSA, Tour Operators e Booking Agents.

DEFINIZIONI ULTERIORI

Si ritiene opportuno aggiungere alle definizioni una serie di acronimi ed espressioni che compaiono in corpo di testo e che, salvo alcuni casi, non sono nemmeno intra-definiti nel testo, quali ad es.:

AMM (Ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali)

CIN (Capitale Investito Netto)

MEO test (Market Economy Operator)

PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità)

VNR (Valore Netto Residuo delle immobilizzazioni materiali e immateriali)

WACC (Weighted Average Cost of Capital)

Questione 3.2.A**Osservazioni motivate in merito alle procedure di attivazione della Consultazione**

Si ritiene opportuno coinvolgere in qualche modo “l’utenza di fatto” (o indiretta) dei servizi aeroportuali, quali *General Sales Agents*, spedizionieri, *Tour Operators*, Agenzie di Viaggio e altri aggregatori di traffico merci e passeggeri, sul modello di quanto già avviene, in alcuni casi, in sede di consultazione periodica del Comitato Utenti aeroportuali, la cui composizione presso alcune realtà aeroportuali è stata integrata fino a ricoprendere soggetti ulteriori rispetto ai soli vettori di linea (si vedano ad es. le previsioni dello scalo di Parma a pag.15 del proprio Regolamento di Scalo ediz.2013).

Si noti, infatti, che i reali contributori finali della maggior parte degli importi corrisposti dai vettori a titolo di diritti aeroportuali sono i caricatori/mittenti di merce e i passeggeri, che rifondono i vettori di quanto versato ai Gestori aeroportuali con apposite voci tariffarie (si vedano ad es. le osservazioni sulla ripetitività dei corrispettivi di *handling* merci formulate dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell’adunanza del 23.10.2008 al punto 69. del Provvedimento n.19020 a chiusura della procedura A376 - Aeroporti di Roma).

In particolare si evidenzia come tale riaddebito avvenga nel comparto *cargo* con voci quali “I.A.T.”, *Airport Taxes*, *Airport Fees* o voci equivalenti, con contributo applicato in misura in parte fissa (a spedizione) + una componente variabile (a kg. reale di merce spedita).

In tale ottica, laddove non si decida addirittura di estendere la Consultazione a tali soggetti (come proposto nelle seguenti Osservazioni alla Questione 3.4.B), si valuti quantomeno l’opportunità che l’avvio della Consultazione possa essere promosso anche a richiesta di rappresentanze qualificate di operatori aggregativi della domanda di trasporto aereo.

La rappresentatività di tali soggetti dovrebbe essere misurata avendo riguardo dei volumi di traffico procacciati negli ultimi anni precedenti la consultazione, sulla base dei dati ricavati dai biglietti di passaggio staccati e dalle lettere di trasporto aereo emesse: poiché disaggregare tali dati potrebbe essere difficoltoso (e onerare i Vettori di tale incombenza sembra fuori luogo), si suggerisce di considerare il diritto a partecipare (ovvero ad attivare) le consultazioni da parte delle locali associazioni di operatori sul territorio su cui l’aeroporto in questione insiste e delle associazioni nazionali (quali ad es. ASSAEREO e ANAMA per il comparto *cargo* o ASTOI e FIAVET per il comparto *pax*).

Questione 3.4.A**Osservazioni motivate in merito alle modalità di comunicazione**

Si ritiene opportuno estendere la limitazione nella diffusione delle informazioni riservate, aggiungendo all’ultima frase del punto 3.4.1.5. un’espressione quale:

..., o di qualunque altro soggetto coinvolto nelle consultazioni

Questione 3.4.B**Osservazioni motivate in merito alla modalità di definizione dei criteri di rappresentatività di voto**

Richiamando quanto sopra esposto nelle Osservazioni alla Questione 3.2.A, si ribadisce l’opportunità di includere soggetti ulteriori rispetto ai vettori aerei tra gli utenti di servizi aeroportuali da ammettere alla Consultazione, garantendo loro quantomeno il diritto di interloquire e presentare interpellanze al Gestore in sede di consultazione.

Laddove si ritenesse di dotare anche tali soggetti (ovvero le loro rappresentanze organizzate) di diritto di voto in sede di Consultazione, lo stesso potrebbe essere parametrato sulla base del numero di vettori ammessi alla Consultazione, in maniera da assegnare almeno un voto equivalente a quello del vettore meno rappresentativo ai rappresentanti degli “aggregatori” *cargo* e almeno un voto equivalente ai rappresentanti degli “aggregatori” *pax*.

Questione 4.2.A**Osservazioni motivate in merito alla Documentazione Informativa da fornirsi da parte del Vettore**

Si ritiene opportuno garantire ai Vettori la riservatezza nella diffusione delle informazioni riservate, aggiungendo all'ultima frase del punto 4.2.2. un'espressione quale:

Il Gestore si impegna a non divulgare tale informazioni, se non in forma anonima, agli Enti di competenza (quali ART ed ENAC).

Questione 8.4.A**Osservazioni motivate in merito alle aliquote di ammortamento**

Si ritiene inadeguata poiché eccessivamente breve un'aliquota di ammortamento del 20% (pari a 5 anni) per la voce Autovetture: considerando la ridotta percorrenza media annua di tali veicoli, ancorché mitigata dai frequenti start/stop che presumibilmente ogni veicolo utilizzato in brevi o brevissimi tratte subisce, si suggerisce di allungare l'aliquota ad almeno il 15% (pari a 6,66 anni).

Si segnala che l'ICAO *Airport Economics Manual* ediz.2013 riporta per questa voce alla sezione 4-17 (pag.73) un intervallo temporale suggerito di 4-10 anni.

IN FEDE

Avv. Enrico Carlo Tenerani

