

## **OSSERVAZIONI**

### ***ALLEGATO B2 e B3 – AMBITO DI APPLICABILITÀ’***

1. La scrivente società valuta positivamente un’articolazione secondo diversi volumi di traffico dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

A tal riguardo, al capitolo 1 “Ambito di applicazione e Finalità” di entrambi i modelli B2 e B3, vengono indicate le soglie di passeggeri per l’applicabilità del modello di riferimento. Alcuni aeroporti, per motivazioni varie, potrebbero essere interessati all’applicazione del modello previsto per soglie superiori, ancorché più complesso.

Così, ad esempio, gli aeroporti per i quali sarebbe applicabile il modello B2, potrebbero essere interessati all’applicazione del modello B1 e aeroporti per i quali sarebbe applicabile il modello B3, essere interessati all’applicazione del modello B2 o addirittura B1.

**PROPOSTA SAVE 1** –La proposta della Società è quindi quella di inserire, all’interno del suddetto capitolo, la facoltà per i gestori di richiedere, qualora lo ritengano opportuno, l’applicabilità di un modello previsto per soglie di traffico superiori, ancorché più complesso.

### ***ALLEGATO B1 – CONSULTAZIONE su MODELLO DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI PER AEROPORTI CON TRAFFICO SUPERIORE AI 5 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO***

**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.

**Questione 8.2.C-** Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione dei parametri della elasticità dei costi

**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.**

**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**

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

2. Il richiamo, nell'ambito della regolamentazione oggetto delle questioni sopra richiamate, a dati di *benchmark* di settore, assume scarso significato per il mercato aeronautico, in ragione delle enormi differenze esistenti, a mero titolo di esempio, tra: normative dei diversi Paesi, regime concessorio, ampiezza e conseguenti problematiche del sedime, area geografica e territoriale in cui l'aeroporto insiste, compagine societaria o dei soggetti stakeholder che governano la società, ecc..

Pertanto, il riferimento per le valutazioni da effettuarsi di volta in volta, non può che essere frutto di un'analisi specifica per ciascun aeroporto, da effettuarsi attraverso un confronto tra l'Autorità e l'aeroporto stesso, volto alla comprensione delle diverse dinamiche ed esigenze dello scalo.

**PROPOSTA SAVE 2 - La proposta della Società è, quindi, quella di introdurre, nell'ambito della regolamentazione, un'analisi puntuale delle specificità dell'aeroporto, da effettuarsi attraverso un confronto con il gestore e che non sia invece frutto di una mera valutazione discrezionale dell'Autorità.**

3. Quale ulteriore stimolo per gli aeroporti all'eccellenza, intendiamo suggerire all'Autorità la previsione di un sistema premiante che prenda, come riferimento, classifiche ufficiali ed autorevoli e che riguardi sia gli aspetti qualitativi che di efficientamento nella gestione dell'aeroporto.

A mero titolo di esempio possiamo citare, per il primo ambito – quello qualitativo – i risultati riportati nell'*“Annual Report – Airport Service Quality”* redatto da DKMA per conto dell'Airports Council International ACI. A tal riguardo, si potrebbe prevedere un premio in termini di WACC incrementale per gli aeroporti che abbiano registrato, con riferimento all'indicatore sintetico *“Overall Satisfaction with the airport – Global*

*Rankings*", di cui alla pubblicazione sopra richiamata, un miglioramento nella classifica che sintetizza i differenti elementi oggetto di valutazione/osservazione.

4. Con riferimento al secondo ambito – quello dell'efficientamento – si potrebbe prevedere un sistema di condivisione/riconoscimento tariffario, dei benefici derivanti dal risparmio dei costi ammessi.

**PROPOSTA SAVE 3:** La proposta della Società è quella di inserire un sistema premiante per i gestori italiani che, con riferimento alla pubblicazione "*Annual Report – Airport Service Quality*" redatta da DKMA per conto dell'Airports Council International ACI, e in specifico alla sintesi di cui all'indicatore 1. "*Overall Satisfaction with the airport – Global Rankings*", abbiano rilevato un miglioramento nella classifica che sintetizza i differenti elementi oggetto di valutazione/osservazione .

**PROPOSTA SAVE 4:** La proposta della Società è quella di inserire un sistema di condivisione/riconoscimento tariffario, dei benefici derivanti dal risparmio dei costi ammessi, rispetto agli obiettivi dati.

***ALLEGATO B2 – CONSULTAZIONE su MODELLO DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI PER AEROPORTI CON TRAFFICO COMPRESO TRA 3 E 5 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO***

Questioni 4.1.D-8.2.C-8.2.D-8.6.B-8.14.A-

Vedasi osservazioni e argomentazioni avanzate per i punti 3 e 4 precedenti.

***ALLEGATO B3 – CONSULTAZIONE su MODELLO DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI PER AEROPORTI CON TRAFFICO INFERIORE AI 3 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO.***

Quesitne 8.13.A

Vedasi osservazioni e argomentazioni avanzate per i punti 3 e 4 precedenti.

**ALLEGATO B1 e B2**

**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***

5. Nell'ambito dei modelli B1 e B2, nella trattazione al capitolo 8 “*Dinamica dei corrispettivi*”, ci si occupa della regolamentazione in merito al margine commerciale (paragrafo 9). L'Autorità, pur riconoscendo un **regime tariffario di tipo “dual till”**, si riserva di applicare dei correttivi. Le stesse motivazioni richiamate nel documento di consultazione, che hanno portato a prevedere l'applicabilità di un regime “dual till”, inducono a ritenere, anche per consentire agli investitori le opportune valutazioni del caso, che sia necessario non inserire e, quindi, eliminare qualsiasi ambito di incertezza relativamente al regime da applicarsi, ritenendo pienamente valide le motivazione che inducono alla previsione del “dual till”. Nel documento oggetto di consultazione il regime tariffario di tipo “dual till” è previsto in sede di prima applicazione della regolazione proposta.

**PROPOSTA SAVE 5: La proposta della Società è quella di prevedere che il regime tariffario “dual till” venga applicato a tutti gli aeroporti senza ulteriori valutazioni in merito e non limitatamente alla fase di prima applicazione della regolazione proposta.**