

*Allegato A alla delibera n. 106/2016*

## **Revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali**

**CALL FOR INPUT**

## SOMMARIO

<b>1. CONTESTO DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>3</b>
1.1 Riferimenti normativi .....	3
1.2 Il sistema aeroportuale italiano .....	4
1.3 I Modelli dell’Autorità.....	5
<b>2. I MODELLI REGOLATORI .....</b>	<b>6</b>
2.1 <b>Ambito di applicazione .....</b>	<b>6</b>
2.1.1 Principali contenuti del Modello.....	6
2.1.2 Principali criticità applicative riscontrate.....	6
2.2 <b>Definizioni .....</b>	<b>6</b>
2.2.1 Principali contenuti del Modello.....	6
2.2.2 Principali criticità applicative .....	7
2.3 <b>Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali.....</b>	<b>8</b>
2.3.1 Principali criticità applicative .....	8
2.4 <b>Informativa da parte del Gestore e dei Vettori .....</b>	<b>9</b>
2.4.1 Principali contenuti del Modello.....	9
2.4.2 Principali criticità applicative .....	9
2.5 <b>Esito della Consultazione .....</b>	<b>10</b>
2.5.1 Principali contenuti del Modello.....	10
2.5.2 Principali criticità applicative .....	10
2.6 <b>Procedure di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza della Autorità di regolazione dei trasporti.....</b>	<b>11</b>
2.6.1 Principali contenuti del Modello.....	11
2.6.2 Principali criticità applicative .....	11
2.7 <b>Prodotti soggetti a regolazione tariffaria .....</b>	<b>11</b>
2.7.1 Principali contenuti del Modello.....	11
2.7.2 Principali criticità applicative .....	12
2.8 <b>Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica nel periodo tariffario .....</b>	<b>13</b>
2.8.1 Principali contenuti del Modello.....	13
2.8.2 Principali criticità applicative .....	13
2.9 <b>Modulazione tariffaria .....</b>	<b>14</b>
2.10 <b>Politiche di incentivazione dell’attività volativa .....</b>	<b>14</b>
2.11 <b>Ulteriori Osservazioni .....</b>	<b>15</b>

# 1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

## 1.1 Riferimenti normativi

Ai sensi dell'art. 37 del **D.L. 201/2011**:

[...]

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

[...]

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

Con la **Direttiva 2009/12/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i Diritti Aeroportuali, è stato introdotto un sistema di diritti aeroportuali armonizzato basato, in un quadro di libera concorrenza, sul confronto fra gestori e utenti aeroportuali. La direttiva prevede da parte degli Stati membri l'applicazione obbligatoria della nuova disciplina a tutti gli aeroporti il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di passeggeri, mentre è prevista la facoltatività per gli aeroporti con soglie di traffico inferiori. Gli obiettivi preminenti si possono sintetizzare nella volontà di garantire la non discriminazione, la trasparenza e la consultazione dell'utenza aeroportuale qualora i gestori aeroportuali stabiliscano i diritti da applicare, nonché l'orientamento ai costi di tali diritti. La direttiva prevede inoltre la designazione o l'istituzione di un'autorità di vigilanza nazionale indipendente, incaricata di assicurare la corretta applicazione delle misure adottate per conformarsi ai principi sanciti dalla direttiva.

La Direttiva 2009/12/CE è stata recepita in Italia con gli articoli da 71 a 82 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, i quali hanno disposto l'applicazione della nuova normativa a tutti gli aeroporti nazionali, con un regime semplificato per quelli con flussi di traffico inferiori al milione di passeggeri<sup>1</sup>. La norma di recepimento prevede che la misura dei diritti aeroportuali sia calcolata dal gestore dell'aeroporto, previa consultazione con gli utenti aeroportuali (essenzialmente i vettori che operano nello scalo) sulla base di modelli tariffari elaborati dall'autorità di regolazione.

L'ambito di applicazione non include: i servizi di navigazione aerea (di cui al Regolamento (CE) n. 1798/2006 della Commissione; i servizi di assistenza a terra di cui all'allegato A al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio; i servizi di assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al Regolamento (CE) 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Da ultimo il D.L. 133/2014 (*"Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle*

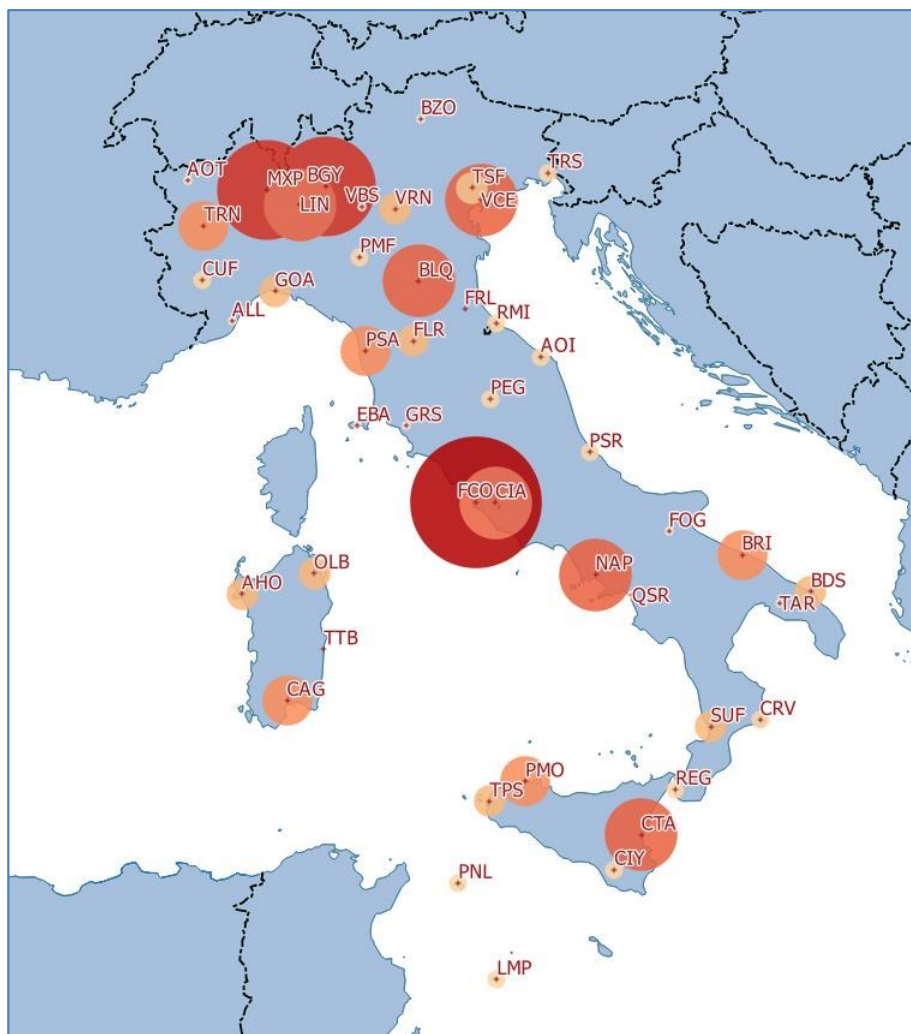
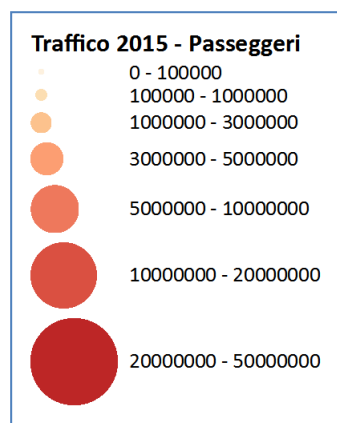
<sup>1</sup> Art.76 (6), DL 1/2012: *"Per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o inferiore al milione di movimento passeggeri annuo, l'Autorità individua entro sessanta giorni dall'inizio della sua attività, modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza."*

attività produttive”) ha previsto all’art. 1, comma 11-bis, alcune norme relative alle tempistiche dei modelli tariffari ed al livello dei diritti aeroportuali.

## 1.2 Il sistema aeroportuale italiano

Nell’ambito degli aeroporti aperti al traffico commerciale, nel 2015 si è registrato che:

- 9 superano i 5.000.000 di passeggeri annui;
- 5 sono fra 3.000.000 e 5.000.000 di passeggeri annui;
- 32 sono al di sotto dei 3.000.000 di passeggeri annui.



fonte:  
 Elaborazione ART su dati ENAC  
 (Dati di traffico 2015)  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

Per ogni ulteriore approfondimento al riguardo, può essere utile riferimento il Terzo Rapporto Annuale dell’Autorità al Parlamento, presentato alla Camera dei Deputati lo scorso 16 giugno 2016.

### 1.3 I Modelli dell’Autorità

La **Direttiva 2009/12/CE**, come recepita in Italia con gli articoli da 71 a 82 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, prevede, da parte del Gestore dell’aeroporto, la determinazione dei diritti nel contesto e all’esito di una consultazione obbligatoria, nel cui ambito sia lo stesso gestore che gli Utenti aeroportuali sono soggetti attivi, con possibilità - per ciascuna parte - di ricorrere all’Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo.

Attraverso il procedimento avviato con delibera n.31/2014 del 7 maggio 2014, l’Autorità ha provveduto a

- predisporre una bozza dei Modelli di regolazione (nel seguito: Modelli) in linea con il citato quadro normativo;
- aprire una consultazione in merito ad essi;
- programmare un’audizione presso la sede dell’Autorità con i soggetti interessati (gestori aeroportuali, vettori aerei e loro associazioni) al fine di acquisire osservazioni sulla bozza dei Modelli;
- approvare definitivamente i Modelli, con **delibera n.64/2014 del 17 settembre 2014**.

Con la sopracitata delibera sono stati pertanto approvati e resi operativi 3 differenti Modelli:

<b>Modello 1</b>	<b>Aeroporti con traffico maggiore di 5.000.000 passeggeri annui</b>
<b>Modello 2</b>	<b>Aeroporti con traffico fra 3.000.000 e 5.000.000 passeggeri annui</b>
<b>Modello 3</b>	<b>Aeroporti con traffico inferiore a 3.000.000 passeggeri annui</b>

Tutti i Modelli sono articolati per capitoli, nel seguente modo:

1. **Ambito di applicazione;**
2. **Definizioni;**
3. **Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;**
4. **Informativa da parte del Gestore e dei Vettori;**
5. **Esito della Consultazione;**
6. **Procedure di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza della Autorità di regolazione dei trasporti;**
7. **Prodotti soggetti a regolazione tariffaria;**
8. **Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica nel periodo tariffario.**

Nel seguito del presente documento, per ciascuno dei capitoli in cui sono articolati i Modelli, verranno descritti i principali contenuti regolatori e procedurali, verranno evidenziate le principali criticità applicative sinora emerse o segnalate, e verrà infine richiesto, sotto forma di “*call for input*”, il contributo degli *stakeholders* ai fini del superamento delle criticità rilevate.

## 2. I MODELLI REGOLATORI

### 2.1 Ambito di applicazione

#### 2.1.1 Principali contenuti del Modello

Come precedentemente accennato, sono stati predisposti tre distinti Modelli a seconda della categoria dimensionale degli aeroporti, con valori di soglia determinati:

- per il limite di 5 MPax, dall'assunzione del valore di riferimento per l'applicazione dei principi della Direttiva 2009/12/UE;
- per il limite di 3 MPax, sulla base di evidenze empiriche, con riferimento, nel caso degli aeroporti al di sotto di tale soglia, alla forte concorrenza fra aeroporti limitrofi e/o con sistemi di trasporto alternativi, nonché alla presenza di concentrazioni dei volumi di traffico su pochi vettori, con la conseguente possibilità per questi ultimi, attraverso il forte potere contrattuale, di condizionare le politiche tariffarie aeroportuali.

La categoria dimensionale dell'aeroporto si determina assumendo il valore riferito alla media degli ultimi due anni (che includono l'Anno Base del nuovo Periodo Tariffario) della somma di passeggeri imbarcati e sbarcati, con riferimento alle statistiche pubblicate sul sito istituzionale di ENAC.

All'interno dei Modelli 2 e 3 è prevista, per l'aeroporto, l'opzione di poter adottare il Modello di fascia immediatamente superiore, nel caso in cui la società di gestione aeroportuale sia quotata sul mercato azionario da almeno due anni, nonché nel caso in cui il traffico registrato negli ultimi due anni sia prossimo al valore di soglia superiore (-10%).

#### 2.1.2 Principali criticità applicative riscontrate

Nel corso dell'applicazione dei modelli vigenti, è emerso che i Modelli 1 e 2 risultano di fatto non presentare un elevato grado di differenziazione, rendendo conseguentemente simile la loro applicazione, e che il Modello 3 richiede una migliore declinazione delle misure regolatorie, al fine di una più efficace applicazione operativa.

#### CALL FOR INPUT 1

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito ad eventuali adeguamenti nella formulazione delle misure contenute nei Modelli (con particolare riferimento al Modello 3), nonché ad eventuali differenziazioni fra i Modelli su specifici aspetti, fermi restando la struttura attuale degli stessi e i valori di soglia per la loro applicazione, come sopra definiti.**

### 2.2 Definizioni

#### 2.2.1 Principali contenuti del Modello

Ai fini delle tempistiche e dei riferimenti di contabilità analitica da utilizzare nei Modelli regolatori, risultano rilevanti i seguenti aspetti:

«**Anno base**»: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il Gestore aeroportuale sia in grado di predisporre i dati della contabilità analitica certificata;

«**Anno ponte**»: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del nuovo Periodo tariffario, nel corso del quale il Gestore provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e presentazione all'utenza della

documentazione che serve di base per la proposta determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dal Gestore aeroportuale;

Da quanto evidenziato, i Modelli regolatori vigenti prevedono l'elaborazione della proposta di revisione tariffaria nel corso dell'Anno Ponte, sulla base dell'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile.

### **2.2.2 Principali criticità applicative**

Il combinato disposto dell'art. 6 par. 1 della Direttiva 2009/12/CE e dell'art. 76, comma 3, del D.L. 1/2012 prevede una procedura obbligatoria di consultazione periodica, da tenersi almeno una volta all'anno, tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi diritti aeroportuali e, se del caso, alla qualità del servizio fornito.

Nell'ambito degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale e sottoposti, in forza della legislazione ad oggi vigente, alla vigilanza dell'Autorità, a tutto il mese di agosto 2016 hanno provveduto ad avviare il procedimento di revisione tariffaria le società di gestione di soli 17 aeroporti, mentre gli altri non risultano a tutt'oggi avere ottemperato al citato obbligo di consultazione.

Peraltro, molti di questi ultimi aeroporti presentano risultati economici di bilancio negativi, sintomatici di regimi tariffari non orientati alla copertura dei costi e/o di costi inefficienti, con conseguente impossibilità di generare risorse finanziarie da destinare ad investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e delle attività *aviation* per gli stessi gestori. Inoltre, la presenza di gestioni non orientate ai costi determina la possibilità di alterazione del mercato competitivo di riferimento.

A fronte di tali problematiche, si rileva opportuno acquisire le posizioni degli *stakeholders* in merito alla definizione di un termine temporale, presumibilmente a partire dalla data di approvazione della revisione dei Modelli di cui trattasi, entro il quale tutti gli aeroporti siano tenuti ad avviare le procedure obbligatorie di consultazione sopra richiamate, indipendentemente dall'esigenza di predisporre una revisione tariffaria.

Va anche precisato che alcuni dei procedimenti di revisione tariffaria finora avviati non sono stati basati dai Gestori non sui costi afferenti all'esercizio precedente quello di avvio della consultazione, quanto piuttosto su quelli dell'ultimo esercizio di cui erano disponibili il bilancio e la relativa contabilità regolatoria certificata, cioè del secondo esercizio precedente. Considerato che i costi all'anno base costituiscono elemento fondante della dinamica tariffaria per l'intero periodo regolatorio, tale circostanza potrebbe rappresentare una criticità, in ragione dell'utilizzo di una rappresentazione contabile eccessivamente lontana da quella attuale, con il rischio di incidere sull'adeguatezza delle tariffe.

Una ulteriore conseguenza di questa modalità operativa è rappresentata dall'assunzione di date di entrata in vigore delle tariffe successive all'inizio dell'anno solare, con conseguente riduzione della durata del periodo tariffario (che risulterebbe in tal caso minore di 4 anni) e potenziale creazione di difficoltà applicative per gli utenti.

Alla luce di tale previsione, si rende opportuno limitare la potenziale discrezionalità del Gestore nella scelta della data di avvio della consultazione sulla proposta di revisione tariffaria, e di conseguenza, nell'adozione sia dell'Anno Base da considerare ai fini della contabilità analitica, sia della data di entrata in vigore delle nuove tariffe.

#### **CALL FOR INPUT 2**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito a:**

- **introduzione di un termine ultimo, a partire dalla data di approvazione della revisione dei Modelli, entro il quale tutti gli aeroporti siano tenuti ad avviare le procedure obbligatorie di consultazione ai sensi del combinato disposto dell'art. 6 par. 1 della Direttiva 2009/12/CE e dell'art. 76, comma 3, del D.L. 1/2012;**
- **obbligo di redigere la proposta tariffaria esclusivamente sulla base dei dati economici riferibili all'esercizio immediatamente precedente quello di consultazione, con entrata in vigore delle nuove tariffe al 1° gennaio dell'anno successivo.**

## 2.3 Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali

### 2.3.1 Principali criticità applicative

Nella prassi amministrativa consolidata, l'Autorità ha previsto che, in occasione della ricezione della notifica di avvio della consultazione da parte del Gestore Aeroportuale, il formale avvio del procedimento di consultazione, e la conseguente verifica di conformità al pertinente modello regolatorio, siano preceduti da una prima valutazione, condotta dagli Uffici, finalizzata alla verifica della completezza formale della documentazione presentata dal Gestore; in caso di esito positivo di tale verifica, l'Autorità dispone la pubblicazione dell'avvio della consultazione attraverso l'adozione di una delibera, da pubblicarsi entro la data di avvio della consultazione stessa.

L'esperienza derivante dall'avvio dei procedimenti di revisione tariffaria finora attuati, ha evidenziato:

- da un lato, che, in un numero significativo di casi, la documentazione originariamente prodotta dai gestori degli aeroporti è risultata insufficiente o incompleta, e che pertanto la verifica preliminare della completezza formale della documentazione ha consentito di evitare che il procedimento avviato soffrisse della mancanza di informazioni rilevanti per i soggetti coinvolti nella Consultazione;
- dall'altro, che il termine di 7 giorni, previsto al paragrafo 3.3 punto 2 dei Modelli, risulta essere particolarmente ristretto rispetto ai tempi necessari per le verifiche sopra richiamate e per l'istruttoria propedeutica all'avvio del predetto procedimento.

#### **CALL FOR INPUT 3**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito ai tempi di notifica preliminare all'Autorità, da parte del Gestore, dell'avvio della consultazione, nonché in merito alle eventuali verifiche a carico dell'Autorità, da condursi nell'intervallo di tempo intercorrente tra detta notifica e l'avvio della consultazione stessa.**

Nel corso dell'applicazione dei modelli vigenti, è emerso costantemente il tema della pesata rappresentatività degli Utenti dell'aeroporto in occasione delle votazioni sulle proposte tariffarie dei Gestori. In particolare:

- si è rilevato, in diversi casi, un disallineamento fra la composizione del traffico (WLU) all'Anno Base (che costituisce il criterio di rappresentatività indicato dal paragrafo 3.4.2, punto 3, dei Modelli) e la composizione del traffico riscontrabile al momento della consultazione;
- si è registrata una generale disapprovazione, da parte degli Utenti dell'aeroporto, con riferimento all'eccessivo peso decisionale, talvolta determinante per l'esito finale, assunto dagli Utenti assenti al momento della votazione;
- sono state sollevate perplessità in ordine alla necessità, da parte degli Utenti dell'aeroporto, di dotare i propri rappresentanti di una formale delega, ai fini della partecipazione nelle diverse fasi del procedimento di consultazione;
- è emersa una criticità in relazione all'effettiva partecipazione al processo di consultazione da parte di utenti rappresentativi di quote di WLU individualmente marginali, ma complessivamente significative nel computo dei voti, specie in caso di assenza.

#### **CALL FOR INPUT 4**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di criteri di rappresentatività degli Utenti aeroportuali ai fini della partecipazione alle attività inerenti al processo di consultazione.**

Il D.L. 133/2014, all'art. 1, comma 11-bis, reca: *“Al fine di garantire la tempestività degli investimenti negli aeroporti, il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'Autorità di regolazione dei trasporti per la successiva approvazione entro i successivi*



quaranta giorni. Decorsi tali termini la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'Autorità di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Per i contratti di programma vigenti e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari".

Il termine complessivo di 120 giorni posto dalla norma citata sopra, determina l'esigenza di rivedere la tempistica attualmente prevista dal paragrafo 3.4.3 dei Modelli. Al momento, tuttavia, non sono specificate eventuali fattispecie che potrebbero determinare l'esigenza di sospendere i termini del procedimento di verifica di conformità da parte dell'Autorità, come ad esempio in caso di avvio del previsto procedimento di risoluzione delle controversie.

#### **CALL FOR INPUT 5**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'individuazione di circostanze considerate tali da determinare la sospensione dei termini del procedimento di consultazione, ferma restando la necessità di garantire comunque la tempestiva conclusione del procedimento stesso, in coerenza con la ratio della norma di cui all'art.1, comma 11-bis, del D.L. 133/2014.**

## **2.4 Informativa da parte del Gestore e dei Vettori**

### **2.4.1 Principali contenuti del Modello**

Il Capitolo 4 dei Modelli descrive i contenuti che il Gestore è tenuto a fornire agli Utenti dell'aeroporto ed all'Autorità, in occasione dell'avvio della consultazione. Inoltre, prevede che anche gli Utenti provvedano a fornire al Gestore alcune informazioni, rilevanti ai fini del consolidamento della proposta tariffaria.

### **2.4.2 Principali criticità applicative**

Nel corso dell'applicazione dei modelli vigenti, è emerso che gli Utenti dell'aeroporto non abbiano provveduto in maniera sistematica alla trasmissione delle proprie stime di traffico, benché ne siano tenuti in base alle prescrizioni del paragrafo 4.2 dei Modelli.

#### **CALL FOR INPUT 6**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a rendere effettiva, entro i 20 gg successivi alla comunicazione dell'avvio della Procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, la trasmissione al Gestore aeroportuale delle informazioni richieste agli Utenti dell'aeroporto.**

Con riguardo alla documentazione riservata all'Autorità, al fine di agevolare le verifiche di conformità ai pertinenti modelli regolatori, si è resa più volte necessaria la richiesta ai Gestori di integrazioni, tali da consentire la piena comprensione, da parte degli Uffici, dei dati e delle metodologie utilizzati per la costruzione tariffaria, nell'ottica di garantire il pieno rispetto dei principi di pertinenza, causalità, congruità, oggettività, proporzionalità, competenza, trasparenza e raffrontabilità nel tempo, cui deve ispirarsi l'elaborazione della proposta tariffaria.

#### **CALL FOR INPUT 7**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a precisare la forma ed il contenuto delle informazioni da fornire esclusivamente all'Autorità in occasione dell'avvio della consultazione ed ai fini dell'istruttoria di competenza, relativa alla verifica di conformità della proposta tariffaria formulata dal Gestore aeroportuale rispetto al pertinente Modello di regolazione.**

Con riguardo alla documentazione fornita dal Gestore agli Utenti, si rileva che, in più occasioni, questi ultimi hanno espresso la necessità di avere evidenza, ai fini di una completa rappresentazione, dei dati economici riferibili al periodo precedente l'Anno Base, al fine di evidenziare eventuali rilevanti scostamenti rispetto al trend storico dei costi del Gestore, ed eventualmente apprezzare le politiche di efficientamento da esso implementate.

#### **CALL FOR INPUT 8**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a estendere il contenuto delle informazioni di carattere economico, associate alla proposta tariffaria, agli anni precedenti l'Anno Base, in modo da dare evidenza delle politiche di efficientamento poste in essere dal Gestore aeroportuale e dei risultati conseguiti.**

## **2.5 Esito della Consultazione**

### **2.5.1 Principali contenuti del Modello**

I Modelli prevedono che, a fine consultazione, il Gestore, tenuto conto delle posizioni espresse dagli Utenti nel corso della consultazione medesima sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, elabori tempestivamente la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati, e la pubblichi sul proprio sito web, dandone contestuale comunicazione all'ART e agli Utenti, nonché dichiarando ufficialmente conclusa la consultazione. L'intesa sostanziale sulla proposta di aggiornamento dei Diritti, ove raggiunta tra il Gestore aeroportuale e gli Utenti, o l'assenza di ricorso di una delle parti ai sensi di quanto previsto al paragrafo 6.2 in caso di mancata intesa, comporta l'entrata in vigore del livello dei diritti pubblicato dal Gestore, e degli accordi correlati, alla data prevista quale dichiarata in sede di apertura della consultazione, e comunque non prima di 60 giorni dalla pubblicazione sul sito web del Gestore della medesima proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali, assolti gli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA.

### **2.5.2 Principali criticità applicative**

Nel corso dell'applicazione dei modelli vigenti, è emersa l'esigenza di rendere formale ed effettivo il momento dell'assolvimento, da parte del Gestore aeroportuale, degli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA, in quanto i Modelli non risulterebbero sufficientemente chiari al riguardo.

#### **CALL FOR INPUT 9**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a rendere formale ed effettivo, nonché accertato, il momento dell'assolvimento, da parte del Gestore aeroportuale, degli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA riguardo alle tariffe aeroportuali applicate.**

Nel corso dell'applicazione dei modelli vigenti, è stata più volte evidenziata, con riguardo a quanto indicato relativamente all'entrata in vigore dei nuovi diritti, la necessità di prevedere un periodo maggiore dei 60 giorni indicati, tra la data di ufficializzazione dei corrispettivi, con loro inserimento nei sistemi di vendita, e l'effettiva esigibilità degli stessi. Ciò al fine di poter disporre di un congruo periodo di tempo necessario alle compagnie aeree per esercitare il diritto di rivalsa, di cui all'art. 5 della Legge n. 324/1976, nei confronti dei passeggeri per i nuovi livelli dei corrispettivi.

#### **CALL FOR INPUT 10**

Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a prolungare il periodo minimo di 60 giorni intercorrenti tra la pubblicazione della proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e la loro entrata in vigore, tenuto conto degli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA.

### **2.6 Procedure di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza della Autorità di regolazione dei trasporti**

#### **2.6.1 Principali contenuti del Modello**

Il Capitolo 6 dei Modelli descrive le procedure di intervento e di indagine della Autorità avuto riguardo, fra l'altro, (i) alla corretta applicazione di quanto previsto dal Modello, (ii) alla risoluzione delle controversie tra il Gestore e gli Utenti per mancato accordo sulla revisione dei diritti aeroportuali, (iii) alle condizioni di accesso alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, (iv) alle procedure e modalità di monitoraggio sulla corretta applicazione dell'accordo e (v) ai procedimenti sanzionatori in caso di violazione delle prescrizioni in materia di trasparenza ed adeguata informazione o di mancato rispetto dell'accordo raggiunto.

#### **2.6.2 Principali criticità applicative**

Finora, risultano avviate soltanto 2 procedure di risoluzione delle controversie, a seguito del mancato raggiungimento dell'intesa nel corso della consultazione. In merito potrebbe emergere una criticità legata alla compatibilità tra i tempi necessari per detta risoluzione delle controversie e l'entrata in vigore delle tariffe, ai sensi del D.L. 133/2014, all'art. 1, comma 11-bis, precedentemente citato, con la conseguente esigenza di disciplinare l'adeguamento di queste ultime in conformità agli esiti della procedura.

Peraltro, in una delle due procedure recentemente avviate, sono pervenute istanze di ricorso da molteplici soggetti interessati, facendo emergere la necessità di trattazione unitaria di più procedimenti con conseguente esigenza di corretta definizione dei relativi termini.

#### **CALL FOR INPUT 11**

Fermi restando i termini di cui D.L. 133/2014, all'art. 1, comma 11-bis, per l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative circa l'adozione di misure volte a garantire l'efficacia del procedimento di risoluzione delle controversie, nel rispetto delle relative tempistiche.

### **2.7 Prodotti soggetti a regolazione tariffaria**

#### **2.7.1 Principali contenuti del Modello**

Il Capitolo 7 dei Modelli comprende l'elenco dei centri di tariffazione, nonché le disposizioni relative ai basket di servizi ed alle articolazioni tariffarie.

### 2.7.2 Principali criticità applicative

Lo scenario normativo (regolamento CE 1107/2006, direttiva 2009/12/CE, D.L. 1/2012, D.M. 24/7/2007) definisce regole specifiche per i diritti relativi all'assistenza alle PRM, con l'indicazione di ENAC quale organismo responsabile dell'applicazione del reg. 1107/2006 (D.M. 24/7/2007, art. 1). ART, nell'ambito dei propri poteri (art. 37 DL 201/2011) che vanno dalla definizione di criteri per fissazione di tariffe e canoni, alla vigilanza in generale, alla tutela dei diritti degli utenti, nell'ottica di favorire l'ottimizzazione del meccanismo di revisione dei diritti aeroportuali attraverso l'inserimento in un'unica procedura di consultazione di un servizio che, sebbene assoggettato a regole particolari, risulta anch'esso orientato al costo, ha ritenuto di inserire un riferimento ai diritti PRM nell'ambito della procedura regolata dai Modelli.

Analoghe considerazioni, pur in presenza di un differente quadro normativo (direttiva 96/67/CE, D.Lgs. 18/1999), possono essere espresse nei confronti dei diritti relativi all'assistenza a terra (*handling*), qualora prestati in regime di monopolio.

#### CALL FOR INPUT 12

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'inserimento, fra i prodotti oggetto di Consultazione, del corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità, nonché del corrispettivo per i servizi di assistenza a terra se svolti in monopolio, pur se esclusi dal campo di applicazione della Direttiva 2009/12/CE.**

Le misure relative ai basket di tariffa (par. 7.2 dei modelli), introdotte dall'Autorità nell'ottica di favorire una razionalizzazione tariffaria e una semplificazione nel meccanismo di calcolo del *price cap*, prevedono per i Gestori la possibilità di proporre in consultazione basket costituiti da più servizi, da assoggettare unitariamente al suddetto meccanismo (par. 7.2 punto 3). I modelli prevedono inoltre la possibilità per il Gestore di adottare, previa consultazione con gli Utenti, articolazioni tariffarie che consentano un miglior utilizzo della capacità aeroportuale (par. 7.2 punto 2).

In alcune delle più recenti consultazioni, i Gestori hanno combinato le disposizioni relative ai basket di servizi e quelle concernenti le articolazioni tariffarie, al fine di accorpate i prodotti afferenti all'aeromobile con quelli riguardanti il passeggero, ripartendo successivamente il montante dei costi complessivi allocati al basket su una serie di sub-prodotti replicanti quelli iniziali, rimodulandone le quote secondo criteri che producono una variazione delle tariffe medie, generalmente con incremento per i prodotti riguardanti il passeggero e decremento per quelli afferenti all'aeromobile.

Si ritiene che tale approccio, peraltro qualificato da alcuni Utenti come potenzialmente discriminatorio, debba essere accompagnato da adeguate motivazioni, da dettagliate informazioni sui criteri di rimodulazione delle tariffe dei singoli prodotti emergenti dalla disaggregazione dei basket tariffari, nonché sulle risultanze attese di tale impostazione nei confronti del gestore stesso, dei vettori e dei passeggeri, con evidenza delle previste conseguenze sui volumi di traffico e sull'utilizzo efficiente dell'infrastruttura. Al riguardo, l'Autorità, nell'ambito delle proprie prerogative istituzionali, esercita in ogni caso la vigilanza sul rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

#### CALL FOR INPUT 13

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a disciplinare le modalità di utilizzo combinato dei basket tariffari e delle sotto-articolazioni dei servizi da parte del Gestore aeroportuale.**

## **2.8 Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica nel periodo tariffario**

### **2.8.1 Principali contenuti del Modello**

Nel capitolo 8, i Modelli descrivono i criteri di calcolo che il Gestore è tenuto ad applicare per l'aggiornamento del sistema dei diritti aeroportuali e del loro ammontare. Per un periodo massimo di quattro anni e con l'eccezione degli aeroporti con minori volumi di traffico, tale criterio si basa su una formula di tipo *price cap* con indicazioni differenziate, a seconda del livello di traffico dell'aeroporto, circa i criteri per l'individuazione e il calcolo dell'obiettivo dell'incremento di produttività. Vengono, altresì, definiti i criteri sostanziali cui il Gestore deve attenersi per la redazione della contabilità.

### **2.8.2 Principali criticità applicative**

Pressoché in tutte le consultazioni svolte nell'ambito delle procedure di revisione dei diritti aeroportuali, sono emerse riserve in ordine all'eccessivo livello dei tassi di remunerazione del capitale emergenti dall'applicazione dei criteri previsti al paragrafo 8.6 dei Modelli.

#### **CALL FOR INPUT 14**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito alla definizione del tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC), con specifico riferimento a quanto attualmente previsto dai Modelli.**

Dagli esiti della prima applicazione dei Modelli, in molti casi gli Utenti hanno segnalato l'opportunità di destinare almeno parte dei margini commerciali a riduzione delle componenti di costo afferenti ai prodotti regolati; si ritiene di acquisire in merito le osservazioni degli *stakeholders*, segnalando che tale opzione potrebbe determinare un impatto sul rischio d'impresa e, conseguentemente, sulla remunerazione del capitale investito da riconoscere al Gestore aeroportuale.

#### **CALL FOR INPUT 15**

**Si richiedono considerazioni motivate, con esplicitazione di evidenze ed esperienze al riguardo, nonché eventuali proposte operative, in merito all'adozione di criteri di trattamento dei margini rinvenienti da attività commerciali.**

Secondo alcuni soggetti, gli attuali modelli tariffari consentono ai Gestori aeroportuali di determinare i livelli tariffari futuri in base agli sviluppi -secondo le dinamiche fissate dal Modello stesso- dei costi operativi e dei costi di capitale come registrati nell'anno base, senza tenere sufficientemente conto della effettiva situazione di efficienza gestionale riscontrabile in tale anno. Questo potrebbe comportare una penalizzazione per i Gestori maggiormente efficienti e, per contro, consentire tariffe più alte per gli aeroporti che presentano elevati costi all'Anno Base, pur in presenza di bassi indici di produttività.

Si rileva pertanto l'esigenza di disporre di strumenti idonei a misurare i livelli medi di efficienza raggiunti dai Gestori aeroportuali nazionali (sia a livello operativo che in termini di dimensionamento ottimale degli investimenti), e conseguentemente, di tutelare i Gestori che presentano gestioni maggiormente efficienti.

#### **CALL FOR INPUT 16**

**Si richiedono considerazioni motivate ed eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte alla misurazione, anche attraverso la ponderazione dei costi su base parametrica, dei livelli medi di efficienza raggiunti dalle gestioni aeroportuali, nonché all'introduzione di meccanismi di tutela delle gestioni maggiormente efficienti.**

In riferimento ai criteri di calcolo della dinamica dei costi operativi, l'Autorità ritiene necessario acquisire elementi che possano confermare l'adeguatezza dei coefficienti di elasticità dei costi al variare dei volumi di traffico, così come definiti dai Modelli.

#### **CALL FOR INPUT 17**

**Si richiedono considerazioni motivate, con esplicitazione di evidenze ed esperienze al riguardo, nonché eventuali proposte operative in merito ai coefficienti di elasticità dei costi al variare dei volumi di traffico, così come definiti dai Modelli.**

Nei documenti di consultazione sono stati spesso inseriti, da parte dei singoli Gestori, numerosi oneri non aventi esclusivamente carattere normativo e/o regolamentare, tali da determinare, nel corso del periodo tariffario, costi operativi incrementali. Attualmente, i Modelli non contemplano l'ammissibilità di costi incrementali di natura diversa da quella esplicitamente specificata nei modelli medesimi. Peraltro, la stessa natura normativa e/o regolamentare di tali "diversi" costi è in molti casi incerta in quanto legata ad eventi futuri ed indeterminati.

#### **CALL FOR INPUT 18**

**Si richiedono considerazioni motivate, con esplicitazione di evidenze ed esperienze al riguardo, nonché eventuali proposte operative in merito all'adozione di misure volte a consentire al Gestore la possibilità di inserire nella dinamica tariffaria costi operativi incrementali che, nel corso del periodo tariffario, dovessero originarsi sulla base di adeguate e motivate ragioni, anche di natura diversa dal mero carattere normativo e/o regolamentare.**

## **2.9 Modulazione tariffaria**

L'art. 75 del D.L. 1/2012 prevede che *"I diritti aeroportuali sono applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto. L'Autorità di vigilanza può, comunque, operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con impatto economico neutro per il gestore. A tal fine i criteri utilizzati sono improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza"*.

Alla luce di tale quadro normativo, si ritiene utile acquisire le posizioni degli *stakeholders* in merito, con particolare riferimento ai *"motivi di interesse pubblico e generale"* potenzialmente idonei a giustificare una modulazione tariffaria, tenendo conto del bilanciamento degli interessi coinvolti, da dimostrare attraverso opportune analisi costi/benefici.

#### **CALL FOR INPUT 19**

**Si richiedono considerazioni motivate in merito ai motivi di interesse pubblico e generale, idonei a giustificare una modulazione tariffaria da parte dell'Autorità.**

## **2.10 Politiche di incentivazione dell'attività volativa**

Nel corso dell'attività istruttoria dell'Autorità in merito alle revisioni tariffarie proposte dai Gestori aeroportuali, è emersa la tematica delle *policy* di incentivazione all'attività volativa praticate in ciascun aeroporto.

Inoltre, lo scorso 11 agosto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato le nuove *"Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori, ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9"*.

Fatti salvi i principi di trasparenza, equità e non discriminazione, nonché i criteri di ripartizione degli incentivi tra i vettori, alla luce del mutato quadro normativo, si ritiene utile acquisire le posizioni degli *stakeholders* in merito all'erogazione, da parte del Gestori aeroportuali, di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei, in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza.

#### **CALL FOR INPUT 20**

**Si richiedono considerazioni motivate, nonché eventuali proposte operative, in merito all'adozione di misure volte a fornire ai Gestori aeroportuali indicazioni operative, relativamente al rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, nonché dei criteri di ripartizione degli incentivi, nelle procedure di incentivazione dell'attività volativa.**

#### **2.11 Ulteriori Osservazioni**

L'Autorità ritiene utile acquisire, da parte di tutti i soggetti interessati, ulteriori contributi finalizzati all'aggiornamento dei Modelli di regolazione dei Diritti Aeroportuali.

#### **CALL FOR INPUT 21**

**Si richiedono considerazioni motivate, con esplicitazione di evidenze ed esperienze al riguardo, nonché eventuali proposte operative in merito all'adozione di correttivi volti a risolvere eventuali criticità, diverse da quelle oggetto delle precedenti *Call for Input*, riscontrate nella prima fase di applicazione dei Modelli regolatori.**

**Le eventuali considerazioni devono essere esposte, in tal caso, sotto forma di proposta di emendamento, con esplicito riferimento al Modello ed alla misura oggetto di osservazione.**