

**PROCEDIMENTO DI REVISIONE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE
DEI DIRITTI AEROPORTUALI AVVIATO DALL'ART CON
DELIBERA N. 106/2016**

**RISPOSTA ASSAEROPORTI
ALLA CALL FOR INPUT**

VERSIONE PUBBLICA



ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

PREMESSA

Ringraziamo codesta rispettabile Autorità per l'opportunità, offerta con la presente *Call for Input*, di dare un reale contributo nell'ambito del procedimento di revisione degli attuali Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, avviato con Delibera n. 106/2016.

Si esprime vivo apprezzamento per il lavoro svolto fino a questo momento nel settore aeroportuale dall'Autorità, la quale, con i Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali attualmente vigenti, ha introdotto, dopo lungo tempo, regole certe, trasparenti e prevedibili, condizioni imprescindibili per consentire ai gestori aeroportuali di realizzare gli importanti investimenti infrastrutturali necessari e di ottenere tariffe orientate ai costi, inclusive di una adeguata remunerazione sul capitale investito.

Gli aeroporti che, nei primi due anni di applicazione dei Modelli di Regolazione, hanno avviato le consultazioni o sono prossimi ad avviarle rappresentano complessivamente circa il 90% del traffico totale negli aeroporti vigilati dalla stessa Autorità, a conferma dell'efficacia dei Modelli nel garantire una diffusa applicazione del nuovo quadro regolatorio. La disciplina introdotta con i Modelli di Regolazione ha, da un lato, consentito ai Gestori di reperire le risorse necessarie per dare avvio agli importanti piani di investimento necessari per adeguare gli aeroporti italiani agli standard europei e internazionali e, dall'altro, ha assicurato agli Utenti la loro partecipazione attiva alla definizione dei sistemi tariffari dei singoli aeroporti.

In tale contesto, l'Associazione è grata di poter fornire la più ampia collaborazione - pur nella piena consapevolezza delle prerogative di codesta rispettabile Autorità - ai fini del superamento delle criticità finora riscontrate, con l'auspicio che, nell'ambito della presente revisione, venga salvaguardato il principio della stabilità delle regole, fattore imprescindibile nei settori regolamentati per garantire il flusso di capitali privati e la realizzazione degli investimenti necessari.

CONTESTO DI RIFERIMENTO

Con riferimento a quanto riportato nel paragrafo “1. Contesto di riferimento” della Call for Input, per completezza si rappresenta quanto segue.

- *“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”*

La Direttiva 2009/12/CE “si applica a tutti gli aeroporti [...] il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri e all'aeroporto con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato Membro” (articolo 1, comma 1). Per contro, la Direttiva, nel Considerando n. 3, specifica che la stessa non dovrebbe applicarsi agli aeroporti di dimensioni inferiori alla soglia minima individuata (5 milioni) “poiché la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario”.

Resta comunque salvo “il diritto di ciascuno Stato membro di applicare, nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari che non siano incompatibili con la presente direttiva o con altre disposizioni pertinenti del diritto comunitario”.

- *“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.”*

La Direttiva 2009/12/CE prevede, all'articolo 6, comma 5 lettera a), che uno Stato membro possa decidere di non applicare il meccanismo di risoluzione delle controversie di cui ai paragrafi 3 e 4 del citato articolo 6 qualora la normativa nazionale preveda una procedura obbligatoria di determinazione o di approvazione dei diritti aeroportuali da parte dell'autorità di vigilanza indipendente.

Si segnala altresì che il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, di recepimento della Direttiva 2009/12/CE non menziona il meccanismo di risoluzione delle controversie.

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.

Con riferimento alla Call for Input 1, si rappresenta quanto segue.

- Il 1 settembre u.s. la Commissione Europea ha pubblicato sul proprio sito web la “Roadmap for the Evaluation of the EU Airport Charges Directive” (http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2017_move_012_evaluation_airport_charges_en.pdf), processo anticipato dalla stessa Commissione nell’ambito della propria *Aviation Strategy* adottata a dicembre 2015. Il processo in argomento dovrebbe durare circa 1 anno (da Q3:2016 a Q3:2017).
 - Stante le tempistiche previste dalla Commissione Europea, si reputa opportuno che il procedimento avviato dall’ART di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 64/2014 sia coerente con l’evoluzione della materia a livello europeo.
- Nell’ambito delle procedure di consultazione condotte nei primi due anni di applicazione dei Modelli (che hanno interessato tre società di gestione soggette al Modello 1, sette società di gestione soggette al Modello 2 e quattro società di gestione soggette al Modello 3, per un totale di 17 aeroporti) si osserva che la quantità e il dettaglio delle informazioni richieste dagli Utenti ai singoli Gestori sono state via via crescenti, a prescindere dalla classe dimensionale dell’aeroporto in questione.
 - Ciò ha determinato, soprattutto per gli aeroporti di minori dimensioni, degli oneri procedurali che appaiono non rispondenti ad un principio cardine della regolamentazione economica, ovvero quello della proporzionalità, secondo cui è necessario che vi sia un equo bilanciamento dei costi e dei benefici della regolamentazione.
- Occorre inoltre far presente che l’obbligo per gli aeroporti di dimostrare il raggiungimento dell’equilibrio economico-finanziario anche tendenziale ai sensi del Piano Nazionale degli Aeroporti di cui al DPR 17 settembre 2015, n. 201 impone una riflessione attenta sulle modalità di determinazione delle tariffe, che tenga adeguatamente conto delle specificità che caratterizzano gli aeroporti di piccole dimensioni.
- Il Modello 3 attualmente vigente prevede un meccanismo particolarmente complesso ed estremamente oneroso per gli aeroporti di minori dimensioni, sia in termini procedurali sia in termini di metodologia di calcolo delle tariffe. L’Annesso 1 al presente documento intende fornire all’Autorità un quadro generale delle criticità emerse in fase di prima attuazione del Modello 3, suggerendo per ciascuna di esse le possibili soluzioni che l’Associazione avrebbe individuato, al fine di semplificare e garantire una corretta implementazione del Modello da parte dei Gestori.
- Come ricordato a pagina 3 della Call for input, il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, all’articolo 76 comma 6 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”

- Si ritiene opportuno individuare, per gli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri annui, modelli semplificati di aggiornamento, in conformità a quanto previsto dalla norma sopra citata.

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.*

Con riferimento alla Call for Input 2, si rappresenta quanto segue.

- Nei primi due anni di applicazione dei Modelli, la maggior parte degli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri annui (Modello 1), la totalità degli aeroporti con traffico compreso tra 3 e 5 milioni di passeggeri annui (Modello 2) ed alcuni degli aeroporti con traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri annui (Modello 3) hanno avviato le procedure di consultazione con gli Utenti ai sensi dell'art. 76 comma 3, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, e pertanto una platea ben più ampia rispetto a quella prevista a livello europeo dalla Direttiva 2009/12/CE, che fissa tale obbligo solamente per gli aeroporti con traffico superiore a 5 milioni di passeggeri annui.

Gli aeroporti che hanno avviato le consultazioni o che sono prossimi ad avviarle rappresentano complessivamente il 90% circa del traffico totale degli aeroporti sottoposti alla vigilanza dell'ART. La maggior parte degli altri aeroporti hanno un volume di traffico ben inferiore a 1 milione di passeggeri annui.

A due anni dall'approvazione della Delibera 64/2014, si può pertanto affermare che i Modelli abbiano raggiunto risultati soddisfacenti nell'ottenere una diffusa applicazione del nuovo quadro regolatorio.

- Occorre inoltre evidenziare che negli ultimi anni nel settore aeroportuale si sta osservando una concorrenza "effettiva e crescente" tra scali nazionali ed europei, fenomeno peraltro riconosciuto dalla stessa Commissione Europea che, al riguardo, osserva quanto segue: *"Now there is effective and growing competition among European airports, brought about by route liberalisation and airport privatisation. The major European airports compete with each other for point-to-point and transfer traffic in order to expand both their route/airline portfolio and reduce their dependence on the established hub carriers"*.¹

Detto fenomeno è ancor più marcato per gli aeroporti di minori dimensioni, ove la dipendenza dal vettore dominante assume valori assai elevati. Si ritiene pertanto che, per gli aeroporti in argomento, il rischio di "alterazione del mercato competitivo di riferimento" sia irrilevante. Ciò anche alla luce della presenza, in detti aeroporti, "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" (pagina 6 della Call for input).

- Per quanto sopra esposto, si ritiene pertanto di difficile proponibilità l'eventuale introduzione di un termine obbligatorio entro cui avviare le Consultazioni con gli Utenti, in

¹ EC Competition Policy Brief (Issue 2, 2014),
http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/002_en.pdf

quanto rischierebbe di ingessare eccessivamente la procedura e comporterebbe più oneri che benefici per il sistema nel suo complesso.

- Con riferimento alla proposta di prevedere l'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, occorre ricordare che, alla luce del vigente quadro normativo, la proposta tariffaria oggetto della Consultazione si basa sui Piani quadriennali degli investimenti, qualità e tutela ambientale approvati in linea tecnica da ENAC. Le tempistiche di approvazione dei suddetti Piani risultano difficilmente prevedibili da parte del Gestore, se si considera anche l'avvio contestuale di un numero elevato di istruttorie da parte di ENAC. Eventuali slittamenti nei tempi di approvazione dei Piani, pertanto, potrebbero non consentire l'avvio da parte del Gestore delle consultazioni nei tempi previsti.
- Più in generale, con riferimento alla data di entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari, i Modelli attualmente in vigore prevedono delle tempistiche prefissate ed identiche per tutti gli aeroporti relativamente alla Consultazione di periodo (al più tardi 4 mesi prima della data prevista di applicazione del nuovo livello dei diritti), alla Convocazione annuale e ai relativi obblighi informativi (pubblicazione del Documento Informativo Annuale ad inizio ottobre, audizione pubblica tra il 20 e il 30 ottobre, comunicazione dei nuovi livelli tariffari entro fine ottobre, entrata in vigore degli stessi il 1 gennaio dell'anno successivo).

Una volta che il nuovo sistema regolatorio andrà a regime, vi è il rischio che vi sia un numero assai elevato di procedure tra loro contestuali, con possibili inefficienze sia per gli Utenti, sia per i Gestori, sia per le Autorità/Enti preposti alla vigilanza dell'intero processo.

Fermo restando quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in merito alle tempistiche del procedimento, una maggiore flessibilità nella scelta della data di entrata in vigore dei nuovi corrispettivi (ad es. in concomitanza con l'avvio delle stagioni IATA) e la conseguente rimodulazione delle tempistiche delle Consultazioni di periodo, delle Convocazioni annuali e dei relativi obblighi informativi consentirebbe di dilazionare le procedure nel corso dell'anno, con evidenti benefici per tutti i soggetti coinvolti.

Tale approccio consentirebbe peraltro di ridurre le criticità sopra evidenziate derivanti da un eventuale ritardo nell'approvazione in linea tecnica dei Piani quadriennali degli investimenti, qualità e tutela ambientale, assicurando la durata quadriennale del periodo tariffario.

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.

Con riferimento alla Call for Input 3, si rappresenta quanto segue.

- Si comprende la necessità dell'Autorità di disporre di un numero di giorni superiore rispetto a quello fissato dagli attuali Modelli (7 giorni) per l'istruttoria propedeutica all'avvio del procedimento. Si ritiene che un termine congruo possa essere individuato in 10 giorni lavorativi.

Più in generale, per quanto concerne (i) la comunicazione agli Utenti di avvio della procedura di consultazione e (ii) le tempistiche del procedimento, si rappresenta quanto segue.

- Con riferimento al sopra citato punto (i), è auspicabile prevedere forme e modalità di divulgazione della comunicazione di avvio della procedura di consultazione idonee a garantirne la massima diffusione. Tenuto conto del gran numero di Utenti stranieri, non assoggettati all'obbligo di possedere un indirizzo di posta elettronica certificata, si potrebbe prevedere l'istituzione ed il deposito presso l'ART di una lista ufficiale degli Utenti, con indicazione di un unico referente per Vettore/Associazione e i relativi contatti.
- Con riferimento al sopra citato punto (ii), al fine di consentire a tutti i soggetti interessati (Utenti e Gestori) di essere informati in tempi utili e certi circa gli esiti finali del procedimento, sembra possa essere opportuno individuare un termine entro cui pubblicare sul sito dell'Autorità la delibera finale di conformità della proposta del Gestore ai Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali.
- Inoltre, si segnala che, in un numero significativo di casi, i Gestori hanno riscontrato forti criticità ad acquisire le firme degli Utenti per la sottoscrizione dei verbali dell'audizione pubblica, che in molte circostanze sono pervenute a distanza di settimane dalla data dell'audizione stessa.

Per tale ragione, si propone che:

- venga individuato chiaramente nei Modelli il termine per la sottoscrizione del verbale delle audizioni; al riguardo, si potrebbe prevedere:
 - un termine massimo per la ricezione di eventuali commenti al verbale da parte degli Utenti intervenuti (entro e non oltre i 3 giorni lavorativi dalla ricezione della bozza) e per la sottoscrizione del verbale finale da parte degli Utenti intervenuti (entro e non oltre i 2 giorni lavorativi dalla ricezione del verbale), decorsi i quali lo stesso si considererà accettato in ogni sua parte; oppure
 - redazione del verbale contestualmente all'audizione pubblica e sottoscrizione dello stesso da parte degli Utenti al termine della stessa, analogamente all'approccio adottato dalla stessa Autorità negli incontri appositamente convocati con i singoli Gestori successivamente alla chiusura della consultazione per acquisire gli opportuni chiarimenti ed integrazioni necessari all'Autorità ai fini della valutazione di conformità della proposta del Gestore ai Modelli di Regolazione;
- nel caso in cui non vi sia accordo tra Gestore ed Utenti in merito alla corretta verbalizzazione delle posizioni emerse in sede di audizione, faccia fede l'eventuale registrazione della stessa;

- al fine di consentire una corretta e completa verbalizzazione delle posizioni degli Utenti, il Gestore possa mettere a disposizione degli stessi un apposito modulo, su cui ciascun Utente potrà annotare le proprie osservazioni; detto modulo verrà allegato al verbale e ne costituirà parte integrante e sostanziale;
- in caso di raggiungimento all'unanimità di un accordo tra le parti in merito ai nuovi livelli tariffari, qualora il verbale non venga sottoscritto al termine dell'audizione, i tempi necessari per acquisire la firma del verbale non condizionino la data di entrata in vigore dei diritti aeroportuali e, pertanto, gli stessi possano venir pubblicati sul sito web del Gestore e comunicati alla rete di biglietterie IATA, all'ART e a tutti gli Utenti operanti sullo scalo il giorno stesso in cui viene raggiunto l'accordo in audizione.

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.

- Con riferimento alla criticità riportata nella Call for Input in merito a casi di disallineamento tra la composizione del traffico all'Anno Base e quella riscontrabile al momento della consultazione, si fa presente che, nel corso delle consultazioni tenutesi nei primi due anni di applicazione dei Modelli, laddove si sia verificata tale fattispecie, i Gestori interessati hanno proposto agli Utenti un criterio di rappresentatività che riflettesse adeguatamente la nuova composizione del traffico, ricevendo il consenso degli Utenti presenti in audizione.
- Per quanto riguarda la criticità riportata nella Call for Input in merito all'eccessivo potere decisionale assunto dagli Utenti assenti al momento della votazione, la *ratio* della disposizione contenuta negli attuali Modelli – secondo cui “la mancata partecipazione o la mancata espressione di voto sarà considerata come manifestazione di assenso dell'utente alla proposta di modifica dei Diritti aeroportuali” – è apparsa, sin dalla sua introduzione, quella di incentivare la partecipazione degli Utenti e garantire la più ampia rappresentatività alle consultazioni. In tal senso, consideriamo un corretto indice di raggiungimento di tale obiettivo il fatto che, a partire dalle prime consultazioni fino alle ultime, si sia progressivamente ampliata la platea degli Utenti presenti. Una eventuale revisione del criterio in argomento rischierebbe di vanificare i risultati conseguiti recentemente e di riportare la situazione al passato, quando in molti casi la partecipazione agli incontri del Comitato Utenti era scarsa o addirittura nulla.
- Per quanto concerne la soglia di consenso, appare opportuno, per maggiore chiarezza espositiva, chiarire che, qualora non vi sia intesa tra Gestore ed Utenti in merito a: (i) criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascun Utente e/o (ii) quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stato raggiunto un accordo sulla proposta di modifica dei diritti aeroportuali, trovi immediata applicazione il criterio residuale in base al quale: (1) la rappresentatività di ciascun Utente è definita in base alle WLU trasportate da/per l'aeroporto all'Anno Base e (2) la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stato raggiunto un accordo è il 50%+1 delle WLU trasportate da/per l'aeroporto all'Anno Base.
- In merito alla criticità riportata nella Call for Input relativamente alla necessità degli Utenti di dotare i propri rappresentanti di una delega formale, si fa presente che, così come il Gestore individua e comunica agli Utenti il responsabile del procedimento – al quale ciascun Utente può legittimamente rivolgersi nel corso della Consultazione –, allo stesso modo il Gestore ha l'esigenza di conoscere la legittimità dei poteri esercitati dalla persona presente in audizione in rappresentanza di un certo Utente.

A conferma di ciò, lo stesso decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, all'articolo 76 comma 3, nell'istituire la procedura obbligatoria di consultazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, specifica espressamente che i rappresentanti di questi ultimi devono essere “con delega”.

A tal proposito, giova ricordare che la stessa ART, ai fini della presentazione di una istanza di ricorso all'Autorità, richiede al soggetto proponente (Annesso 4 dei Modelli):

- “Fotocopia del documento di identità (dell'utente interessato) - (obbligatorio)
- [...]

- *Delega di Rappresentanza (Il sottoscritto delega a rappresentarlo alla/e udienza il/la sig./ra nato/a a....il all'uopo conferendogli/le tutti i poteri e facoltà di legge, ivi incluso quello di transigere e conciliare liti)."*
- Per quanto sopra esposto, appare opportuno che i soggetti che partecipano alla votazione sulla proposta tariffaria siano provvisti di apposita delega, attestante il possesso di idonei poteri di rappresentanza e decisionali.

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.

- Con riferimento alla sospensione dei termini del procedimento di consultazione, si ritiene opportuno prevedere che quest'ultimo possa essere sospeso dall'Autorità per gravi ragioni e per il tempo strettamente necessario.

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 riferimento alla Call for Input 6, si rappresenta quanto segue.

- Il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, all'articolo 77 comma 3 prevede che "l'Autorità di vigilanza dispone che gli utenti dell'aeroporto comunichino al gestore aeroportuale, *prima di ogni consultazione*, informazioni, in particolare, riguardanti: a) le previsioni del traffico; b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della flotta aerea dell'utente dell'aeroporto; c) le esigenze dell'utente dell'aeroporto; d) i progetti di sviluppo nell'aeroporto".
 - Tenuto conto che i dati richiesti agli Utenti hanno un impatto sulla proposta tariffaria del Gestore, è auspicabile che dette informazioni vengano trasmesse al Gestore *prima di ogni consultazione*, come peraltro previsto dalla norma stessa, in modo tale che il Gestore ne possa tener conto nella propria proposta.
 - Riportiamo pertanto quanto già proposto nell'ambito della consultazione pubblica che ha proceduto l'adozione degli attuali Modelli (si veda "Risposta Assaeroporti al Documento di Consultazione sui Modelli Tariffari aeroportuali di cui alla Delibera n. 31/2014" del 16 giugno 2014, PROPOSTA ASSAEROPORTI n.13).²

"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."
- Al fine di incentivare la trasmissione di tali dati da parte degli Utenti, si potrebbe prevedere di depotenziare la rappresentatività (ai fini della votazione finale sulla proposta tariffaria) di coloro che non hanno assolto a tale obbligo.

²

<http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2014/07/ASSAEROPORTI.pdf>

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.

- Nel comprendere l'esigenza dell'Autorità di individuare delle soluzioni operative volte ad agevolare le verifiche di conformità delle proposte tariffarie ai pertinenti Modelli di Regolazione, l'Associazione conferma la propria disponibilità ad avviare una collaborazione fattiva con le strutture tecniche dell'Autorità, al fine di individuare congiuntamente gli strumenti più idonei, anche alla luce dell'esperienza finora maturata in materia.

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.

Con riferimento alla Call for Input 8, si rappresenta quanto segue.

- Si sottolinea come il Gestore aeroportuale sia, allo stato attuale, soggetto ad una serie di modifiche normative – sia nazionali sia europee/internazionali – che, in particolare negli ultimi anni, hanno completamente modificato il perimetro e la natura delle attività svolte.

A titolo meramente esemplificativo, e non esaustivo, si citano: la gestione dei presidi sanitari aeroportuali, in precedenza a carico del Ministero della Salute; il presidio dei varchi staff e carrai, in precedenza a carico della Polizia delle Frontiere; l'installazione di sistemi di *Automated Border Control* per l'automazione del controllo passaporti, in ausilio alle attività svolte dalla Polizia delle Frontiere ed interamente a carico del Gestore; la gestione della cd. *control room*, in precedenza a carico della Polizia delle Frontiere; le misure di controllo aggiuntive sui voli in arrivo da destinazioni sensibili, introdotte a seguito dei recenti attacchi terroristici, ed interamente a carico del Gestore; i numerosi adempimenti connessi all'implementazione del Regolamento UE 139/2014, aventi impatto a livello operativo, organizzativo e infrastrutturale; la messa a disposizione, con oneri a carico del Gestore, di aree attrezzate per l'installazione di simulatori destinati all'addestramento del personale dei Vigili del Fuoco.

La non omogeneità di perimetro, pertanto, rende il confronto tra le informazioni di carattere economico attuali e quelle degli anni passati assolutamente incongruo ai fini della verifica delle politiche di efficientamento poste in essere dal Gestore.

- Si segnala peraltro che la quantità e il dettaglio delle informazioni fornite agli Utenti nel corso delle consultazioni tenutesi negli ultimi due anni sono ritenute dai Gestori più che idonee per una compiuta valutazione e senza dubbio di gran lunga maggiori rispetto a quanto si osserva negli altri aeroporti europei soggetti alla Direttiva 2009/12/CE.

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.

Con riferimento alla Call for input 9, si rappresenta quanto segue.

- Con l'entrata in vigore delle Delibera 64/2014, i soggetti responsabili della informativa alla rete di biglietterie IATA sono i Gestori aeroportuali.

Al termine delle procedure di consultazione avviate fino a questo momento, i Gestori interessati hanno pertanto provveduto, in conformità a quanto previsto dai Modelli:

1. a pubblicare il nuovo livello dei diritti aeroportuali sul proprio sito web, dandone contestuale comunicazione all'ART e agli Utenti e
 2. a comunicare contestualmente i nuovi livelli tariffari e la data di loro entrata in vigore ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA e, per informativa, alle Associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali.
- Sebbene finora non si sia mai verificato alcun disguido nelle comunicazioni, si segnala comunque il rischio che, qualora i soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA dovessero cambiare, i Gestori potrebbero non averne notizia.
 - Per tali ragioni, si chiede di valutare l'opportunità di individuare un meccanismo che garantisca ai Gestori di essere prontamente informati di eventuali aggiornamenti/modifiche dei nominativi e dei contatti dei soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA.

Un possibile approccio potrebbe essere il seguente:

- gli Utenti e le rispettive Associazioni di categoria comunicano tempestivamente all'Autorità i nominativi e i contatti dei soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA, nonché eventuali aggiornamenti/modifiche;
- l'Autorità rende disponibili le suddette informazioni a tutti i soggetti interessati in una apposita sezione del proprio sito web;
- al termine del procedimento, il Gestore provvederà a comunicare ai soggetti indicati nella apposita sezione del sito dell'ART i nuovi livelli tariffari e la data di entrata di vigore degli stessi, dandone contestuale informativa all'ART.

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.

Con riferimento alla Call for Input 10, si rappresenta quanto segue

- Si dà atto che la norma istitutiva del diritto di imbarco (art. 5 della Legge n. 324/1976) prevede che il vettore possa esercitare il diritto di rivalsa sul passeggero. Tuttavia la scelta delle compagnie aeree di vendere i biglietti aerei con largo anticipo rispetto alla data del volo rappresenta una precisa strategia commerciale, e pertanto eventuali variazioni (in positivo o in negativo) nei costi di fornitura del servizio che dovessero verificarsi nel periodo che intercorre tra la data di vendita del biglietto e l'effettuazione del volo rientrano nel rischio imprenditoriale connaturato all'attività svolta dai vettori.
- Giova peraltro ricordare che, in genere, le Condizioni Generali di Trasporto dei vettori aerei includono una clausola di autotutela che disciplina il caso in cui si verifichi, dopo l'emissione del titolo di viaggio, una variazione degli oneri indicati nel biglietto già acquistato dal passeggero.
- Si precisa inoltre che, se da un lato la richiesta degli Utenti è quella di posticipare l'entrata in vigore dei nuovi corrispettivi, dall'altro l'esigenza del Gestore è quella di applicare il prima possibile i nuovi livelli tariffari, e ciò al fine di remunerare tempestivamente i costi già sostenuti per la realizzazione degli investimenti (che, si ricorda, vengono remunerati in tariffa a partire dall'anno successivo a quello dell'effettivo esborso). A fronte di queste due esigenze contrapposte – quella del Gestore da un lato, favorevole ad una applicazione immediata dei nuovi livelli tariffari, e quella degli Utenti dall'altro, favorevoli ad una posticipazione della data di esigibilità degli stessi – è intervenuto il legislatore europeo, che nella Direttiva 2009/12/CE ha indicato che, di norma, 60 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva possano considerarsi un termine congruo per l'entrata in vigore dei nuovi livelli tariffari.
 - Il termine di 60 giorni indicato nella Direttiva 2009/12/CE e negli attuali Modelli appare pertanto congruo a soddisfare le esigenze – entrambe meritevoli di tutela – di Gestori ed Utenti.
- La seguente Tabella mostra che per i maggiori scali europei si applica esattamente lo stesso periodo di tempo di 60 giorni tra la data di pubblicazione delle tariffe e la loro entrata in vigore.

Tabella 1 : Entrata in vigore delle tariffe dalla data di pubblicazione

Paese	Aeroporto	Giorni dalla data di pubblicazione	Commenti
Italia		[1] 60	
Regno Unito	London Heathrow	[2] 60	Le linee guida pubblicate da CAA indicano un periodo minimo di attesa dopo la pubblicazione delle tariffe di 60 gg.
Germania	Francoforte (Fraport)	[3] 60	
Danimarca	Copenhagen Airport	[4] 60	Il limite minimo di 60 giorni può cambiare se sono d'accordo sia gli utenti che il gestore aeroportuale.
Svizzera	Zurich Airport	[5] 60	
Francia	Aéroports de Paris	[6] 60	

Fonti:

[1]: ART, Delibera 64/2014, Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali, art. 5.1.2, para 2.

[2]: UK Civil Aviation Authority (CAA), The Airport Charges Regulations 2011, 18 ottobre 2011, Parte 4, Art. 13, pag. 6.

Le informazioni riportate riguardano le politiche generali applicabili agli aeroporti regolati del Regno Unito.

[3]: Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH, Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Art. 19b, versione 2016, pag. 15; sito web di Frankfurt Airport (Fraport) <http://www.fraport.com/en/our-expertise/aviation-services/terminal-traffic-management/airport-charges.html>.

[4]: Danish Transport Authority, BL 9-15 Regulations on payment for using airports (airport charges), 2011, Art 10, pag. 6; sito web di Copenhagen Airports <https://www.cph.dk/en/about-cph/b2b/airline-sales/charges--slot/Copenhagen/>.

[5]: Consiglio Federale Svizzero, Ordinanza sulle tasse aeroportuali (SR 748.131.3), 2012, Art. 7, pag.3; Zurich Airport, Airport Charges Catalogue for Zurich Airport, 2016, p.1.

[6]: Articolo R224-3-3 del Codice dell'Aviazione e ultimi aggiornamenti da Decreto n. 2016-825 del 23 giugno 2016, art. 5.

- Alle considerazioni sopra esposte, occorre inoltre aggiungere quanto disposto dal legislatore nazionale che, all'articolo 1 comma 11-*bis* del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, prevede che i nuovi livelli tariffari entrino in vigore decorsi 120 giorni (80+40) dalla data di avvio della consultazione con gli Utenti. Pertanto, qualora la richiesta di prolungare il periodo intercorrente tra la pubblicazione dei nuovi diritti aeroportuali e la loro esigibilità comporti la posticipazione dell'entrata in vigore oltre il 120esimo giorno dalla data di avvio della consultazione, occorre valutarne la compatibilità con il dettato normativo vigente.

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.

- Si condivide la criticità evidenziata nella Call for Input in merito alla incompatibilità tra: (i) i tempi relativi alla procedura di risoluzione delle controversie previsti nei Modelli approvati il 17 settembre 2014 con Delibera 64/2014 e (ii) i termini di entrata in vigore delle tariffe, ai sensi dell'articolo 1, comma 11-bis del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, entrato in vigore 12 novembre 2014 (e quindi successivamente all'approvazione della Delibera 64/2014).
- Si esprime inoltre apprezzamento per la posizione espressa dall'Autorità in merito alla inammissibilità e improcedibilità di istanze e/o ricorsi in presenza di intese definitive raggiunte tra Gestore ed Utenti.
 - Fermo restando quanto sopra, appare difficile allo stato attuale individuare una soluzione compatibile con l'attuale assetto normativo. L'Associazione è pertanto a disposizione per ulteriori approfondimenti della tematica.

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.

- Si dà atto di quanto previsto in materia dalla normativa vigente e, in particolare, dalla Direttiva 2009/12/CE (articolo 1, comma 4) e dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27 (articolo 71, comma 5). Al contempo, si riconosce la necessità di garantire all'Utenza la più ampia trasparenza in materia di corrispettivi regolamentati nell'ambito delle consultazioni.
 - Fermo restando quanto sopra esposto, si chiede che l'Autorità individui strumenti adeguati di coordinamento con gli altri Enti responsabili dell'applicazione del Regolamento 1107/2006 al fine di assicurare la corretta applicazione della normativa in materia ed evitare contestazioni in sede di Consultazione con gli Utenti.

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.

Con riferimento alla Call for Input 13, si ritiene che i Modelli Tariffari debbano continuare a consentire ai Gestori di proporre in Consultazione basket di più servizi. L'utilizzo del basket, infatti, consente di calcolare ex ante i costi regolatori ammessi complessivi di pertinenza di tutti i servizi inclusi nel basket proposto e di garantire il pieno rispetto del principio di orientamento al costo all'interno del basket stesso, attraverso l'individuazione di singoli corrispettivi che, moltiplicati per le unità di traffico previste, assicurano la remunerazione dei costi aggregati calcolati ex ante.

Tale approccio è giustificato da argomentazioni di natura teorica:

- Il gestore aeroportuale calcola le tariffe regolate dei servizi inclusi nel basket sulla base dell'elasticità della domanda, con il solo vincolo del rispetto dell'orientamento ai costi aggregati dei basket dei servizi interessati.
- Le tariffe così calcolate consentono al gestore aeroportuale di applicare tariffe che sono efficienti, più elevate in presenza di domanda non elastica e meno elevate in presenza di domanda elastica.
- La flessibilità tariffaria fornisce incentivi al gestore aeroportuale ad essere efficiente nell'allocazione dei costi aggregati ai basket di servizi e a fissare prezzi ottimali, in quanto coerenti con l'elasticità della domanda.
- La tariffa calcolata sui costi puntuali dei singoli servizi non consente di applicare prezzi differenziati sulla base delle diverse elasticità della domanda.

L'esperienza regolatoria internazionale (si veda Tabella seguente) evidenzia 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 2: 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>

(*) Non più regolati. Prima regolamentazione con *revenue yield*.

Il fatto che altri regolatori stranieri abbiano privilegiato l'applicazione del price cap sul ricavo medio per passeggero (che si sostanzia in un unico basket) ovvero su due o più basket, sembra confermare che l'applicazione di tale approccio non possa di per sé essere qualificata come discriminatoria.

E' evidente che, laddove si verificassero situazioni concrete che possano generare dubbi fondati sul rischio di discriminazione tra Utenti, sarà cura dell'Autorità raccogliere ulteriori informazioni volte a dimostrare il rispetto del principio di non discriminazione, fermo restando comunque il presupposto secondo cui la regolamentazione non dovrebbe imporre oneri e costi che risultino non proporzionati e quindi ingiustificati.

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.

Gli attuali Modelli prevedono che la remunerazione sul capitale investito debba essere calcolata con la metodologia WACC/CAPM.

Riteniamo che l'approccio metodologico individuato nei attuali Modelli per la stima del Risk Free Rate (RFR), dell'Equity Risk Premium (ERP) e il *cap* sul debito del 2% debba essere modificato, in coerenza con quanto previsto più di recente dai Regolatori in Italia e all'estero, come di seguito illustrato.

Risk Free Rate (RFR)

Gli attuali Modelli prevedono che il RFR sia calcolato sulla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark dei dodici mesi dell'Anno Base e che, in fase di prima applicazione, sia pari a 3,9%.

A nostro giudizio non è corretto calcolare il RFR per i prossimi periodi tariffari sulla base della media dei rendimenti del BTP decennale calcolati su dodici mesi. La crisi finanziaria dei paesi dell'Eurozona ha infatti comportato rendimenti del BTP decennale altamente volatili per effetto del rischio percepito dagli investitori e si sono ridotti più di recente per effetto delle politiche macroeconomiche non convenzionali adottate dalla BCE. L'utilizzo di un RFR calcolato sulla media dei rendimenti del BTP decennale dell'Anno Base condurrebbe pertanto a valori del WACC non congrui a rappresentare una remunerazione equa sul capitale investito richiesta dagli investitori.

A tale proposito si segnala che i Regolatori in altri settori in Italia e all'estero hanno modificato l'approccio metodologico utilizzato per calcolare il RFR, al fine di utilizzare un valore corretto, non distorto per l'effetto depressivo sui rendimenti delle politiche monetarie della BCE.

- **Regno Unito:** Il Regolatore delle telecomunicazioni, OFCOM, ha calcolato il RFR sulla base di medie storiche su cinque e dieci anni dei rendimenti delle obbligazioni del Governo Inglese, di tassi *forward* e del valore del RFR utilizzato in precedenti decisioni. Ha infine determinato il valore del RFR in base a valutazioni prospettiche e per garantire maggiore stabilità dal punto di vista del rischio regolatorio.

Il Regolatore dei maggiori scali aeroportuali inglesi, CAA, nel corso della più recente revisione tariffaria, ha stimato il RFR sulla base dei rendimenti spot delle obbligazioni del Governo inglese legate all'inflazione a cui ha sommato circa 90 punti base per tenere conto degli effetti temporanei del *Quantitative Easing* (QE) implementato dalla banca centrale. CAA ha inoltre confrontato la stima del RFR ottenuto dai rendimenti spot con la media dei rendimenti delle obbligazioni del Governo inglese con diverse maturity a 5, 10 e 20 anni, calcolate su orizzonti temporali di più anni, più elevate dei dati spot influenzati dalle politiche macro-economiche al netto della correzione.

Il Regolatore del settore ferroviario, l'*Office of Rail Regulation* (ORR), per la revisione tariffaria relativa al periodo 2014-2019, ha definito un RFR reale pari a 1,75%, più alto rispetto ai rendimenti delle obbligazioni del Governo inglese misurate nello stesso periodo per diverse *maturity* e su diversi periodi temporali; ORR ha riportato di aver adeguato la propria decisione a quella degli altri regolatori inglesi (OFCOM, CAA, OFGEM) e per tenere conto degli aspetti temporanei delle politiche macroeconomiche implementate dalla banca centrale.

- Italia: Il Regolatore del settore dell'elettricità e del gas, AEEGSI, ha stimato il RFR a partire dalla media dei rendimenti delle obbligazioni governative con scadenza a 10 anni dei paesi con rating pari o superiore ad AA calcolata sui dodici mesi antecedenti la decisione, ed ha previsto che il valore così calcolato non possa essere inferiore ad un *floor* compreso tra 0,5%-1.5% in termini reali e 2%-3% in termini nominali. Il RFR corretto per tenere conto della soglia minima è stato poi incrementato di un *Country Risk Premium* calcolato per l'Italia pari a 1%.
 - Francia: Il Regolatore dell'energia, CRE, ha calcolato il RFR sulla media delle obbligazioni del Governo francese con *maturity* di 10, 20 e 30 anni calcolata su un orizzonte temporale di sette anni.
 - Portogallo: Il Regolatore del settore del gas, ERSE, ha calcolato il RFR sulla media degli ultimi cinque anni dei paesi europei con rating pari o superiore ad AA, a cui ha sommato un premio di rischio per il paese (sommato in modo additivo all'ERP e pari al 1,68%).
- Per quanto sopra esposto, riteniamo che il RFR calcolato sulla media dei rendimenti del BTP decennale benchmark debba essere corretto al rialzo per tenere conto dell'effetto depressivo temporaneo delle politiche monetarie della Banca Centrale Europea (BCE) come il *Quantitative Easing* (QE) sui rendimenti, in modo da potere esprimere correttamente il rendimento atteso dal mercato per gli anni futuri del periodo regolatorio, inclusivo del rischio paese previsto per l'Italia.

Equity Risk Premium (ERP)

Negli attuali Modelli viene fissato un valore per l'ERP pari al 5%, calcolato in modo coerente con la media aritmetica e media geometrica dei rendimenti di mercato pubblicati annualmente da Dimson, Marsh, Staunton e Wilmot e le valutazioni degli analisti finanziari riportati nella survey periodica realizzata da Fernandez, Aguierramalhoa e Wilmot.

Al riguardo facciamo presente che nel 2015 il Regolatore italiano del settore dell'elettricità e del gas, AEEGSI, ha aggiornato la metodologia con cui calcolare l'ERP per tenere conto degli sviluppi più recenti della letteratura economica.

- AEEGSI ha calcolato l'ERP come media ponderata della media aritmetica (con peso 80%) e della media geometrica (con peso 20%) dei rendimenti di mercato calcolati per i paesi europei sul periodo 1900-2014;
 - Il valore dell'ERP calcolato con la nuova metodologia è 6,97% in termini nominali e 5,5% in termini reali.
- Per quanto sopra esposto, riteniamo che il valore dell'ERP del 5% utilizzato nei Modelli Tariffari di ART debba essere considerato conservativo alla luce delle recenti evoluzioni in materia.

Cap sul debito

Gli attuali Modelli prevedono un *cap* sul premio sul debito che non può essere superiore al 2% rispetto al tasso di interesse privo di rischio. L'interpretazione di ART è che il *cap* del 2% includa anche i costi di finanziamento corrispondenti agli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi (*interest rate swap*) e gli oneri accessori legati direttamente alla accensione del debito/emissione obbligazioni (spese bancarie, legali, amministrative, ecc).

Al riguardo evidenziamo quanto segue:

- In generale l'orientamento al costo richiederebbe esclusivamente la verifica del fatto che il costo del debito sia stato assunto a condizioni competitive di mercato, tenuto conto del profilo di rischio e del rating – implicito o esplicito – dell'impresa regolata;
- La previsione di un *cap* che può determinare un limite al riconoscimento dei costi del debito assunti in condizioni competitive di mercato comporta per gli investitori un rischio regolatorio, ulteriore rispetto ai rischi della regolazione *price cap*;
- La prassi adottata dai regolatori è di riconoscere un costo del debito parametrato sugli oneri finanziari espressi in percentuale sul valore nominale del debito e, in più, i costi di emissione ulteriori.

Il riconoscimento nel WACC di un costo del debito assoggettato ad un *cap* del 2% può determinare una sottostima del costo del debito assunto a condizioni di mercato e, pertanto, aumenta il rischio regolatorio percepito dal mercato.

- Per quanto sopra esposto, si ritiene che il *cap* sul costo del debito del 2% sul RFR debba essere eliminato in considerazione del fatto che il costo del debito è calcolato in modo oggettivo sulla base dei costi storici assunti a condizioni competitive e dei costi prospettici, e debba includere i costi degli *interest rate swap* e delle spese bancarie, legali e amministrative.

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.

Con riferimento alla Call for Input 15, si rappresenta quanto segue.

- La regolazione *dual till*, a differenza della regolazione *single till*, soddisfa i requisiti di efficienza allocativa, produttiva e dinamica:
 - efficienza allocativa: i passeggeri e le compagnie aeree pagano un ammontare commisurato ai costi effettivi dei servizi resi dagli aeroporti;
 - efficienza produttiva: gli aeroporti utilizzano le proprie risorse per fornire servizi in modo da ottimizzare la capacità produttiva di ciascuna risorsa;
 - efficienza dinamica: le decisioni di investimento degli aeroporti vengono effettuate sulla base della previsione della effettiva redditività dei singoli investimenti.
- La regolamentazione *single till*, invece, richiesta storicamente dalle compagnie aeree, prevede un sussidio incrociato da parte delle attività commerciali a favore delle attività aeronautiche regolamentate:
 - i passeggeri e le compagnie aeree pagano un ammontare inferiore ai costi dei servizi per il sussidio delle attività commerciali e chiedono, di conseguenza, quantitativi non ottimali;
 - gli aeroporti allocano le proprie risorse su decisioni che si basano non sulla capacità produttiva di ciascuna risorsa, ma sulla capacità produttiva che tiene conto del trasferimento di sussidi dalle attività commerciali alle attività aeronautiche regolamentate.
- La *Civil Aviation Authority* del Regno Unito ha evidenziato in modo chiaro che la regolazione *dual till* ha caratteristiche superiori rispetto alla regolazione *single till*.³
 - Il *dual till* conduce a tariffe più efficienti rispetto al *single till*. L'utilizzo del *single till* non promuove un utilizzo efficiente delle infrastrutture aeroportuali perché comporta tariffe inferiori rispetto al *dual till* in conseguenza del sussidio delle attività commerciali a beneficio delle attività aeronautiche regolamentate. In realtà i costi del gestore crescono all'aumentare del traffico e ogni volo aggiuntivo comporta esternalità negative su tutti gli altri voli per i possibili ritardi e la maggiore difficoltà ad accedere ai servizi aeroportuali. Le tariffe calcolate con la regolazione *dual till* sono calcolate sui costi specifici delle attività aeronautiche regolamentate ed incentivano un uso efficiente dell'aeroporto.
 - Il *dual till* conduce a tariffe più stabili rispetto al *single till*. Le tariffe *single till* vengono calcolate sui costi delle attività aeroportuali regolate, e anche sui costi e ricavi delle attività commerciali. Le tariffe *single till* hanno una maggiore volatilità rispetto alle tariffe *dual till* perché vengono calcolate sulla base di un numero maggiore di fattori.

³ CAA, The 'Single Till' and the 'Dual Till' Approach to the Price Regulation of Airports - Consultation Paper - December 2000

- Il *dual till* evita inefficienze negli investimenti nelle attività commerciali. Gli aeroporti possono godere di una posizione di monopolio nella fornitura dei servizi aeronautici regolamentati, ma non nella fornitura dei servizi commerciali che vengono effettuati in concorrenza o in presenza di una locational rent (come è il caso dei negozi nelle vie principali delle città). Il *single till* estende l'ambito della regolamentazione anche alle attività commerciali e crea, di conseguenza, inefficienze nelle decisioni di investimento in tali attività. Il *dual till* si applica solo alle attività aeronautiche regolamentate e non causa alcuna inefficienza sulle decisioni di investimento delle attività commerciali.
- Il *dual till* fornisce incentivi più adeguati rispetto al *single till* ad effettuare investimenti che aumentano il numero di passeggeri. Gli aeroporti hanno un incentivo ad effettuare investimenti in attività aeronautiche regolamentate perché tali attività aumentano il numero dei passeggeri. Gli aeroporti beneficiano poi della redditività derivante dalle attività commerciali generate dal numero più elevato di passeggeri. Il *single till* invece impone un *cap* alla redditività delle attività aeronautiche regolamentate, ma anche delle attività commerciali. In conseguenza del *cap* gli aeroporti hanno minori incentivi ad effettuare investimenti che aumentino il traffico passeggeri.

La seguente Tabella fornisce un quadro generale del *till* regolatorio utilizzato nei principali aeroporti europei ed evidenzia che, nella maggior parte di essi, viene adottata una regolamentazione *dual till* e che in quelli in cui è attualmente presente un *till* ibrido si sta affermando la tendenza ad orientarsi verso una regolamentazione *dual till*.

Tabella 3: Regolazione nei principali aeroporti europei

Aeroporti	Till
Heathrow	Single
Paris Airports	Adjusted Dual Till / Hybrid
German Airports	Dual
Spanish Airports	Hybrid (moving towards Dual)
Amsterdam	Dual
Rome	Dual
Milan	Dual
Venice	Dual
Portuguese airports	Hybrid (100% of the 2012 total airside retail revenue into the cap (indexed to full inflation), all future developments are out of the cap)
Dublin	Single
Copenhagen	Dual (in 'fall-back regulation')
Zurich	Hybrid (Dual till regime with subsidy of max 30% out of the economic value added of the non-aviation segment)
Oslo	Single
Vienna	Dual
Brussels	Hybrid (moving towards Dual)
Athens	Dual

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.

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.

Con riferimento alla Call for Input 17, si rappresenta quanto segue.

- L'esperienza in UK per il calcolo delle elasticità dei costi dimostra che sono necessarie analisi approfondite, che richiedono numerosi affinamenti nel tempo. Il Regolatore *Civil Aviation Authority* (CAA) e l'Autorità Antitrust *Competition Commission* (CC) hanno infatti effettuato nel corso degli anni varie analisi con l'obiettivo di stimare l'elasticità dei costi operativi ai volumi di traffico.
 - Nel 1997 la CC ha stimato un fattore di elasticità per le unità di personale dell'aeroporto di Manchester rispetto ai volumi di traffico compreso nell'intervallo 0,3-0,4.⁴ Focalizzandosi sulle unità di personale, l'analisi è parzialmente indicativa dell'elasticità delle spese operative ai volumi di traffico; essa inoltre risente delle specifiche condizioni di congestione dell'aeroporto e non fornisce indicazioni di carattere più generale, estendibili ad altri aeroporti.
 - Successivamente, nel 2002, ben cinque anni dopo, la CC ha esteso le stime dell'elasticità agli aeroporti inglesi di Heathrow, Gatwick e Stansted, stimando un'elasticità pari a 0,3. Anche queste stime risentono del livello di utilizzo solo parziale della capacità aeroportuale disponibile.
 - Nel 2008, ben sei anni dopo, con l'obiettivo di raffinare la stima dell'elasticità e di giungere a conclusioni più generali, la CC ha aggiornato la stima dell'elasticità per l'aeroporto di Stansted ed ha calcolato due tipi di elasticità:⁵
 - una elasticità di lungo periodo (stimata considerando anche le spese operative connesse allo sviluppo della capacità aeroportuale), e
 - una elasticità di breve periodo (stimata senza considerare le spese operative connesse allo sviluppo della capacità aeroportuale).

In particolare, la CC ha stimato nel range 0,1-0,5 (con una media di 0,3) l'elasticità di breve periodo e in 0,7 l'elasticità di lungo periodo, specificando che tali valori devono poi essere incrementati per tenere conto delle variazioni dei costi operativi dovute a investimenti di sviluppo, riferibili ad esempio alla costruzione di un nuovo terminal o di una nuova pista. I risultati di queste stime econometriche risentono già degli efficientamenti conseguiti negli anni 2001-2006.

- Altri valori dell'elasticità calcolati all'estero inoltre, non possono essere considerati esaustivi, risentendo della qualità dei dati utilizzati. Come già evidenziato nelle risposte alle Call for Input 8 e 16, i dati di costo dei gestori aeroportuali variano nel corso degli anni in conseguenza di modifiche nel perimetro operativo, di nuovi obblighi normativi e/o regolamentari e per le diverse modalità di contabilizzazione.

⁴ All'epoca, l'autorità antitrust si chiamava Merger and Competition Commission (MCC). Successivamente, l'autorità ha preso il nome di Competition Commission. Fonte: Report CAA che cita lo studio effettuato dalla Competition Commission per l'aeroporto di Manchester nel 1997 [http://www.caa.co.uk/docs/5/ergdocs/ccreportbaa/app7\(7\).pdf](http://www.caa.co.uk/docs/5/ergdocs/ccreportbaa/app7(7).pdf)

⁵ Fonte: report CAA <http://www.caa.co.uk/docs/5/ergdocs/ccstanstedh.pdf>

- Per quanto sopra esposto, si segnala che, qualora l'Autorità reputi opportuno verificare l'adeguatezza dei coefficienti di elasticità dei costi previsti dagli attuali Modelli, è necessario effettuare un'analisi approfondita e una valutazione attenta dei dati storici delle società di gestione, che tenga opportunamente conto del perimetro delle attività svolte.

Come già evidenziato nella risposta alla Call for Input 8, fattispecie verificatesi nel recente passato (quali, a titolo esemplificativo, il venir meno delle risorse da parte degli Enti pubblici preposti alla tutela dell'ordine pubblico e il conseguente trasferimento al Gestore dei relativi oneri, le crescenti richieste di rafforzamento della sicurezza negli aeroporti alla luce dei recenti attacchi terroristici) hanno ampliato sensibilmente il perimetro delle attività svolte dal Gestore. Si prevede peraltro che nel prossimo futuro tale tendenza non possa che continuare, anche tenuto conto dell'ormai imminente conversione dei Certificati di Aeroporto ai sensi del Regolamento UE 139/2014 e degli ulteriori sviluppi in materia di *safety*, *security* e protezione ambientale a livello europeo.

- Con riferimento alla dinamica dei costi operativi, occorre inoltre sottolineare che, come si evince dall'esempio riportato nell'Annesso 2, il calcolo dei costi operativi, effettuato in modo previsionale sulla base delle elasticità ai volumi, conduce già di per sé alla individuazione dei costi operativi efficienti per il nuovo periodo tariffario come conseguenza delle modalità intrinseche di calcolo. L'introduzione di un ulteriore fattore di efficientamento, pertanto, comporterebbe una penalizzazione per i Gestori.
- Occorre inoltre ricordare che l'inflazione calcolata per un Paese riflette da un lato l'incremento dei prezzi dei fattori di produzione e, dall'altro lato, l'incremento della produttività di tali fattori. A fini illustrativi, un incremento del prezzo dei fattori di produzione dell'1,25% e un incremento della produttività dello 0,5% determina un incremento dell'inflazione pari a 0,75% (pari a $1,25\% - 0,5\%$).

Conseguenza di ciò è che il riconoscimento a fini regolatori di incrementi dei costi operativi per la componente pari all'inflazione determina di per sé un obbligo ad efficientare, pari all'incremento della produttività registrata nel Paese, indispensabile per compensare il maggiore incremento del prezzo dei fattori di produzione.

- Per quanto sopra esposto, è opportuno che, in assenza di analisi approfondite che evidenzino la necessità di conseguire ulteriori efficientamenti (e per il contenimento forzato dei costi a cui sono stati assoggettati i Gestori in conseguenza del blocco tariffario dal 2001 alla stipula dei Contratti di Programma che ha imposto efficientamenti via via crescenti negli anni), l'obiettivo di efficientamento sia provvisoriamente pari a zero.

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.

Con riferimento alla Call for Input 18, si rappresenta quanto segue.

- Gli attuali Modelli prevedono che la dinamica dei costi operativi riconosciuti nel parametro tariffario X si basi sui costi operativi risultanti dalla contabilità certificata all'Anno Base, incrementati dell'inflazione programmata per l'Anno Ponte. I costi operativi all'Anno Ponte così stimati vengono quindi fatti evolvere ex ante in termini reali in ciascun anno del periodo tariffario in ragione della elasticità di ciascuna voce di costo ai volumi di traffico ed espressi poi in termini nominali mediante l'applicazione dell'inflazione programmata.

La modalità semplificata di stima dei costi operativi dell'Anno Ponte - sulla base dei costi operativi dell'Anno Base incrementati solo dell'inflazione - era dettata a nostro avviso dalla necessità di individuare una modalità di calcolo semplificata nella fase iniziale di implementazione nel settore aeroportuale del principio di orientamento al costo. Le complessità implementative della regolazione orientata ai costi hanno infatti richiesto, in una prima fase operativa, di semplificare alcuni aspetti di calcolo che potevano essere specificati meglio in una fase successiva.

- Il principio di orientamento al costo richiederebbe di prevedere che anche i costi operativi dell'Anno Ponte siano calcolati sulla base dei costi operativi dell'Anno Base, incrementati dell'elasticità ai volumi e dell'inflazione.
- Inoltre, tenuto conto della continua evoluzione del perimetro di operatività degli aeroporti connessa ai notevoli mutamenti di mercato che si stanno registrando in Europa (si veda la nuova *Aviation Strategy* adottata lo scorso dicembre dalla Commissione Europea), occorre tenere presente che, nel business aeroportuale, esistono dei costi che si incrementano in misura maggiore dell'elasticità ai volumi e dell'inflazione e che, non essendo direttamente riconducibili a nuovi provvedimenti legislativi o regolamentari, secondo i Modelli vigenti non troverebbero riconoscimento all'interno del parametro tariffario V. A titolo meramente esemplificativo, rientrano in questa fattispecie i maggiori oneri derivanti dall'incremento di organico necessario a presidiare fasce orarie precedentemente non presidiate.
- Fra gli oneri non direttamente riconducibili a nuovi provvedimenti legislativi o regolamentari rientrano anche i maggiori costi connessi al miglioramento del livello di qualità offerto, il quale costituisce, oltre che uno strumento per migliorare l'esperienza del passeggero quale utente finale, anche uno specifico obbligo che può richiedere, oltre ad investimenti aggiuntivi, anche il sostenimento di discontinuità di costo. A titolo meramente esemplificativo, rientrano in questa fattispecie gli oneri associati a schemi di incentivazione per migliorare il servizio di attori terzi come ad esempio gli handlers.
- E' pertanto opportuno evidenziare la necessità che i costi operativi riconosciuti includano anche i costi – ulteriori rispetto a quelli derivanti da prescrizioni normative e/o regolamentari – che siano necessari e ritenuti ragionevoli in conseguenza delle modifiche del perimetro di operatività dei singoli aeroporti e/o a evidente supporto dei parametri di qualità.

- Occorre inoltre considerare che, negli ultimi anni, il settore aeroportuale è stato interessato da importanti operazioni di fusione e quotazioni nei mercati finanziari e non si esclude che tale tendenza possa continuare ad affermarsi nei prossimi anni. Tali operazioni, incidendo in maniera sostanziale sulla struttura societaria, comportano delle rilevanti modifiche alla struttura dei costi.
 - Per quanto sopra esposto, laddove nel corso del periodo tariffario dovessero verificarsi operazioni di natura straordinaria di particolare entità, si ritiene necessario prevedere degli opportuni correttivi.

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.

L'Associazione è a disposizione per valutare assieme all'Autorità e agli altri *stakeholder* eventuali proposte operative volte a dare concreta attuazione alla disposizione normativa in argomento.

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.

Con riferimento alla Call for Input 20 si rappresenta quanto segue.

Come già rappresentato in precedenza nella risposta alla Call for Input 2, studi recenti e la stessa Commissione Europea evidenziano come gli aeroporti – tradizionalmente considerati come monopoli naturali – si trovino ora ad operare in un contesto concorrenziale.^{6, 7, 8}

Pertanto, negli ultimi anni nel settore aeroportuale, caratterizzato da una crescente pressione competitiva che non va vista solo all'interno del territorio nazionale ma va considerata all'interno del sistema competitivo internazionale, si sta assistendo ad un incremento significativo su scala nazionale dei contributi di *co-marketing* e degli incentivi erogati ai vettori per promuovere lo scalo e il territorio circostante.

La progressiva trasformazione del mercato ha altresì comportato una evoluzione delle dinamiche competitive tra aeroporti, segmentando in modo sempre più articolato le proposizioni commerciali in quanto guidate da logiche di mercato e non di monopolio.

Il trattamento di suddetti importi a fini tariffari è stato definito per la prima volta dalle Linee Guida ENAC applicative della Delibera CIPE n. 38/2007, approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008. Si sottolinea come dette Linee Guida – redatte nel 2007 – risalgano a quasi un decennio fa, quando il fenomeno dei contributi di *co-marketing* assumeva un ruolo, un peso e delle caratteristiche profondamente differenti rispetto al contesto attuale.

Le più recenti evoluzioni di mercato fanno ritenere che si tratti di oneri in alcuni casi indispensabili per l'operatività delle attività *aviation* da parte del Gestore, in quanto prodromiche all'incremento dell'attività dello scalo. Si evidenzia altresì come le iniziative promozionali/pubblicitarie in argomento intraprese dal Gestore possano comportare – sotto talune condizioni – una riduzione dei corrispettivi regolamentati per effetto dell'incremento dei volumi di traffico, generando pertanto dei benefici diretti ed indiretti per la generalità degli Utenti che operano sullo scalo.

Occorre inoltre ricordare che la promozione di strategie e politiche commerciali per lo sviluppo dello scalo e del territorio rientra tra gli obblighi in capo al Gestore, espressamente previsti dalla Convenzione che i singoli aeroporti stipulano con l'ente concedente, ENAC.⁹

Pertanto, tenuto conto della complessità che il fenomeno ha assunto negli ultimi anni, della rilevanza che lo stesso riveste, in forma diretta ed indiretta, per il settore aeroportuale, del ruolo che i vettori *low cost* svolgono attualmente nel panorama nazionale, nonché delle recenti evoluzioni normative in materia (articolo 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9 e le conseguenti Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori, come di recente modificate con decreto del Ministro

⁶ Copenhagen Economics (2012), *Airport competition in Europe*.

⁷ ACI Europe (2014), *ACI Europe Analysis Paper: Competition in the European Aviation Sector*.

⁸ EC Competition Policy Brief (Issue 2, 2014),
http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/002_en.pdf

⁹ La Convenzione Tipo prevede che il Gestore definisca e attui "le strategie e le politiche commerciali per lo sviluppo dell'aeroporto anche in relazione alle esigenze del bacino di traffico servito".

dell'Infrastrutture e dei Trasporti 11 agosto 2016, n. 275) si ritiene opportuno approfondire la tematica relativa ai contributi di *co-marketing*, al fine di rivederne l'impianto complessivo e valutarne il recepimento nei Modelli di Regolazione Tariffaria.

Peraltro la normativa comunitaria e nazionale enfatizzano il ruolo commerciale di un aeroporto evidenziando chiaramente attraverso lo strumento del MEO test la possibilità di raggiungere accordi di incentivazione liberi ogni qualvolta sia garantita la utilità economica progressiva tipica di un operatore privato, il quale ricerca nella sua attività imprenditoriale la copertura di tutti i costi sostenuti, inclusivi quindi anche di quelli di incentivazione.

- Assaeroporti e le società di gestione associate confermano fin da ora la propria disponibilità ad avviare un confronto con l'Autorità, finalizzato ad individuare i principi e i criteri da adottare per la contabilizzazione di tali oneri a fini tariffari, in particolare laddove tali oneri siano proporzionali, destinati alla generalità dell'utenza, opportunamente contabilizzati ed erogati nel rispetto di policy commerciali accessibili a tutti gli Utenti e rispondenti a criteri di trasparenza, equità e non discriminazione.

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.

Nei primi due anni di applicazione dei Modelli tre società di gestione soggette al Modello 1, sette società di gestione soggette al Modello 2 e quattro società di gestione soggette al Modello 3 (per un totale di 17 aeroporti) hanno avviato (e, in alcuni casi, già concluso) la procedura di consultazione con gli Utenti sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali, e ciò ha consentito ai Gestori di reperire le risorse necessarie per dare avvio agli importanti piani di investimento previsti e agli Utenti di conoscere e partecipare attivamente alla definizione dei sistemi tariffari dei singoli aeroporti.

Nel dare concreta attuazione alle previsioni dei Modelli, i Gestori, oltre alle criticità già rappresentate nell'ambito delle risposte alle Call for Input precedenti, hanno riscontrato ulteriori problematiche, che Assaeroporti intende portare all'attenzione di codesta rispettabile Autorità, in un'ottica di collaborazione fattiva e confronto costruttivo tra ente regolatore e imprese regolate, suggerendo per ciascuna di esse le possibili soluzioni che l'Associazione avrebbe individuato.

Le proposte che vorremmo sottoporre all'attenzione dell'Autorità e su cui auspichiamo di poter avviare al più presto un confronto con le Vostre strutture tecniche, sono elencate di seguito.

Proposta emendamento 1: *Per evitare dubbi interpretativi, si chiede che venga chiarito che l'Anno Base e l'Anno Ponte di ciascun periodo tariffario corrispondono, rispettivamente, al penultimo e all'ultimo anno del periodo precedente.*

Proposta emendamento 2: *Con riferimento alle aliquote di ammortamento, si chiede che:*

- per il BHS, venga utilizzata la stessa aliquota di ammortamento prevista per la categoria di cespiti "impianti pista" (10%)*
- le categorie di cespiti attualmente previste dai Modelli di Regolazione Tariffaria vengano maggiormente articolate, in modo da disaggregare eventuali tipologie di asset la cui aggregazione comporterebbe un allungamento eccessivo delle vite utili, con dilazione negli anni del recupero in tariffa degli effettivi costi di investimento*
- per categorie di cespiti quali, ad esempio, i macchinari per il controllo radiogeno, le aliquote di ammortamento siano coerenti con le tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione imposte dalla normativa di riferimento.*

Proposta emendamento 3: *Si chiede di evitare che vi siano duplicazioni tra gli indicatori inclusi nel Piano della Qualità (di cui all'articolo 704 del Codice della Navigazione e facente parte del Contratto di Programma tra ENAC e il Gestore) e quelli contenuti negli SLA (di cui all'articolo 78 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27).*

Proposta emendamento 4: Si chiede che gli SLA si basino sui seguenti tre principi cardine:

- a. Per ciascun indicatore di qualità, il valore obiettivo assuma un valore inferiore al 100%;
- b. L'eventuale liquidazione da parte del Gestore delle somme dovute agli Utenti in caso di mancata osservanza degli obblighi di qualità previsti dallo SLA sia svincolata ed indipendente dal pagamento dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore e sia vincolata al rispetto delle seguenti condizioni da parte degli Utenti beneficiari: (i) essere in regola con il pagamento dei diritti aeroportuali, (ii) non aver commesso violazioni del Regolamento di Scalo correlate con gli indicatori inclusi nello SLA e (iii) non aver violato (direttamente e/o tramite gli handler incaricati) i minimi di scalo sanciti dal Regolamento di Scalo;
- c. Detti accordi abbiano natura sinallagmatica, con l'inclusione di meccanismi che prevedano obblighi in termini di qualità del servizio in capo a tutti i soggetti della filiera aeroportuale, con obblighi di garanzia da parte dei contraenti, Gestore ed Utenti.

Proposta emendamento 5: L'opportunità di sottoscrivere gli SLA deve essere offerta a tutti gli Utenti operanti sullo scalo. Tuttavia si chiede che detti accordi, avendo natura contrattuale, trovino applicazione esclusivamente nei confronti degli Utenti che li sottoscrivono. Coloro che sottoscrivono gli SLA con il Gestore dovranno essere forniti di apposita delega formalizzata.

Proposta emendamento 6: Si chiede che il procedimento per la determinazione dei diritti aeroportuali sia totalmente svincolato ed indipendente dall'esito del tavolo di negoziazione sugli SLA, fermo restando la possibilità di organizzare il suddetto tavolo nel quadro delle consultazioni tariffarie ai sensi dell'art. 78 comma 3 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

Proposta emendamento 7: In attesa che venga realizzata a livello europeo una raccolta sistematica e certificata dei dati di qualità erogata e vengano sviluppate anche in Italia metodologie più avanzate per rendere maggiormente significative le rilevazioni di qualità percepita, si chiede che la richiesta di produrre un benchmark europeo sugli standard qualitativi non sia mandatoria.

Proposta emendamento 8: Si chiede di chiarire che, nel determinare l'eccedenza di produttività da condividere con gli Utenti (profit sharing), il perimetro delle spese operative previste ex ante sia omogeneo e confrontabile con il perimetro delle spese operative consuntivate.

Proposta emendamento 9: Per evitare dubbi interpretativi, si chiede di chiarire se l'espressione "i valori annuali dei singoli indicatori di qualità definiti nel Piano della Qualità di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero" debba leggersi come "i valori annuali del parametro q di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero".

Proposta emendamento 10: Per una maggiore chiarezza dell'ambito di applicazione soggettiva dei Modelli di Regolazione Tariffaria si propone di inserire nel Modello 1, punto 1 'Ambito di applicazione' un periodo che espressamente escluda dall'ambito di applicazione del Modello stesso i Contratti di Programma stipulati ai sensi dell'art. 17, comma 34bis del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito con modificazioni, in legge 3 agosto 2009 n. 102 e sottoposti alla vigilanza ENAC.

Proposta emendamento 11: Si chiede che, al par. 8.14 punto 8 dei Modelli di Regolazione Tariffaria, venga eliminato il riferimento alle ulteriori casistiche di cui al par. 11.2 punto 19 delle Linee Guida ENAC, in un’ottica di semplificazione e chiarezza delle modalità di determinazione dei diritti aeroportuali.

Proposta emendamento 12: Si propone di inserire nel par. “2. Definizioni” la definizione di “Utente interessato”, da intendersi come vettore operante sullo scalo all’Anno Base e/o all’atto della pubblicazione da parte di ART della notifica di avvio della procedura di consultazione.

Di seguito si illustrano nel dettaglio le singole proposte.

Proposta emendamento 1: Per evitare dubbi interpretativi, si chiede che venga chiarito che l'Anno Base e l'Anno Ponte di ciascun periodo tariffario corrispondono, rispettivamente, al penultimo e all'ultimo anno del periodo precedente.

Motivazione:

Gli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria chiariscono che l'Anno Base è l'ultimo esercizio per il quale è disponibile il bilancio certificato (e la relativa contabilità regolatoria) e l'Anno Ponte è l'esercizio che intercorre tra l'Anno Base e il primo anno del nuovo periodo tariffario.

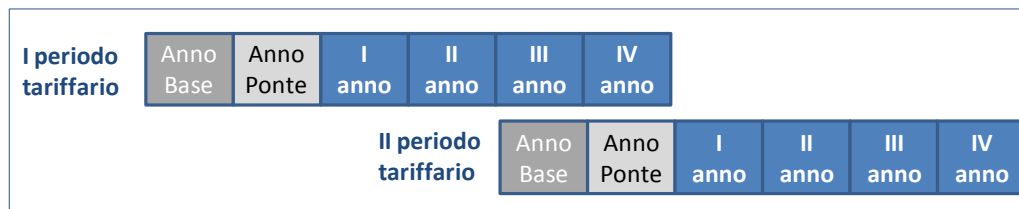
La necessità di fare riferimento ad un Anno Ponte, successivo all'Anno Base, è emersa in sede di implementazione concreta del principio di orientamento al costo nel settore aeroportuale.

La prassi regolatoria, in Italia e all'estero, è quella di calcolare le tariffe per il nuovo periodo tariffario nel corso dell'ultimo anno del periodo tariffario precedente. In tale anno, infatti, è disponibile il bilancio certificato (e la relativa contabilità regolatoria) dell'anno precedente (Anno Base). Di conseguenza:

- i costi operativi certificati utilizzati come riferimento per il nuovo periodo tariffario sono quelli dell'Anno Base, e cioè i costi operativi del penultimo anno del periodo tariffario precedente;
- i costi operativi dell'Anno Base vengono proiettati all'Anno Ponte, e cioè all'ultimo anno del periodo tariffario precedente;
- i costi operativi dell'Anno Ponte costituiscono la base su cui stimare i costi operativi di ciascun anno del nuovo periodo tariffario.

La seguente Figura fornisce una illustrazione grafica dell'approccio seguito dalla prassi regolatoria.

Figura 1: Infografica dei periodi tariffari



L'approccio illustrato assicura continuità nei periodi tariffari, in maniera tale che ciascun periodo tariffario pluriennale sia seguito immediatamente, senza soluzione di continuità, da un nuovo periodo tariffario pluriennale. A tal proposito, si segnala che, nei settori infrastrutturali regolati in Italia e all'estero, inclusi gli aeroporti, i regolatori calcolano le tariffe in modo da garantire che l'ultimo anno di ciascun periodo tariffario sia seguito dal primo anno del nuovo periodo.

Sulla base di quanto sopra esposto, non sarebbe condivisibile una differente interpretazione, secondo cui l'Anno Base di ciascun periodo tariffario corrisponde all'ultimo anno del periodo tariffario precedente, e l'Anno Ponte – anno in cui vengono calcolate le tariffe per il nuovo periodo tariffario – corrisponde all'anno che si interpone tra due diversi periodi tariffari. Tale interpretazione, infatti, implicherebbe che i nuovi livelli tariffari entrino in vigore non l'anno successivo al quarto anno del precedente periodo tariffario, bensì due anni dopo. I Modelli di Regolazione Tariffaria inoltre non disciplinerebbero le modalità con cui calcolare le tariffe dell'Anno Ponte, e non verrebbero rispettati i principi di certezza, prevedibilità, trasparenza e stabilità propri della regolazione.

Proposta emendamento 2: Con riferimento alle aliquote di ammortamento, si chiede che:

- per il BHS, venga utilizzata la stessa aliquota di ammortamento prevista per la categoria di cespiti "impianti pista" (10%)
- le categorie di cespiti attualmente previste dai Modelli di Regolazione Tariffaria vengano maggiormente articolate, in modo da disaggregare eventuali tipologie di asset la cui aggregazione comporterebbe un allungamento eccessivo delle vite utili, con dilazione negli anni del recupero in tariffa degli effettivi costi di investimento
- per categorie di cespiti quali, ad esempio, i macchinari per il controllo radiogeno, le aliquote di ammortamento siano coerenti con le tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione imposte dalla normativa di riferimento.

Motivazione:

Gli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria, al par. 8.4, fissano, per le varie categorie di cespiti, le aliquote tecnico-economiche di ammortamento, calcolate sulle vite utili, di cui alla seguente Tabella.

Tabella 4: Aliquote di ammortamento dei beni ed impianti aeroportuali

Categoria	Aliquota
Immobilizzazioni Materiali	
Piste, Piazzali	3,3%
Impianti pista	10,0%
Aerostazioni passeggeri e merci	4,0%
Costruzioni leggere	10,0%
Baggage Handling System (BHS)	7,0%
Mezzi di piazzale carico e scarico	10,0%
Autovetture	20,0%
Attrezzature varia e minuta	10,0%
Mobili e Arredi	10,0%
Hardware	20,0%
Immobilizzazioni Immateriali	
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20,0%
Programmi software	33,0%
Altre immobilizzazioni immateriali	20,0%

I Modelli di Regolazione Tariffaria chiariscono inoltre che suddette aliquote sono state definite sulla base delle *best practices* di settore, facendo riferimento, in primo luogo, all'ICAO *Airport Economics Manual*. In via eccezionale, i Gestori possono proporre ulteriori aliquote, a seguito di specifiche argomentazioni.

A tale proposito, non appare chiara la finalità di introdurre una aliquota di ammortamento specifica per il BHS (7%), di cui pare non vi siano esempi analoghi in altri aeroporti europei e che, peraltro, non risulta contemplata neppure nell'*Airport Economics Manual* dell'ICAO.¹⁰

L'aliquota di ammortamento per il BHS indicata nei Modelli di Regolazione Tariffaria appare penalizzante per i Gestori, soprattutto in quanto riferita ad un impianto che ha alti livelli di utilizzo, e, pertanto, una percentuale di degrado del 7% non corrisponde all'usura effettiva dell'impianto. Si suggerisce, quindi, di

¹⁰

L'*Airport Economics Manual* (Doc. 9562) dell'ICAO è disponibile al seguente link: http://www.icao.int/publications/Documents/9562_en.pdf. La tabella 4-5 riporta gli anni di vita utile di ciascuna categoria di cespiti.

non prevedere una aliquota di ammortamento specifica per il BHS e di applicare invece l'aliquota prevista per la categoria di cespiti "impianti pista" (10%).

Si ritiene inoltre che alcune tipologie di investimenti non siano comprese in nessuna delle categorie indicate nella Tabella precedente. Si fa riferimento ad esempio a: (i) interventi in area *airside* che, seppure di carattere straordinario, hanno una vita utile non superiore a 15-20 anni (es. riqualifica di parte della pavimentazione *airside*, rifacimento della segnaletica orizzontale, etc.) e non sono quindi assimilabili agli interventi di pista e piazzali (ammortizzati al 3,3%), (ii) interventi di manutenzione edile e impiantistica dell'edificio del terminal e, in generale, a interventi di ristrutturazioni che non implicano incrementi di aree o nuovi passaggi verticali, ammortizzabili rispettivamente in 20 e 10 anni (e non in 25 anni come previsto per l'aerostazione passeggeri e merci).

Occorre inoltre ricordare che nel settore aeroportuale vi sono alcune tipologie di cespiti (quali, ad esempio, i macchinari per il controllo radiogeno) le cui tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione sono stabilite da apposita normativa,¹¹ in linea con le crescenti misure di sicurezza richieste al settore e la conseguente evoluzione tecnologica. Pertanto, per tali categorie di immobilizzazioni, si ritiene opportuno che le aliquote di ammortamento utilizzate a fini tariffari siano coerenti con le tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione imposte dalla normativa di riferimento.

Proposta emendamento 3: Si chiede di evitare che vi siano duplicazioni tra gli indicatori inclusi nel Piano della Qualità (di cui all'articolo 704 del Codice della Navigazione e facente parte del Contratto di Programma tra ENAC e il Gestore) e quelli contenuti negli SLA (di cui all'articolo 78 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27).

Motivazione:

L'articolo 78 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, sancisce che *"ai fini del funzionamento degli aeroporti, l'Autorità di vigilanza adotta le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale e agli utenti dell'aeroporto interessati, che possono essere rappresentati da referenti con delega o dalle associazioni di riferimento, di procedere a negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio, con specifico riguardo alla qualità dei servizi prestati, nel rispetto degli impegni assunti dal gestore con la stipula della convenzione di concessione"*.

In conseguenza di ciò, i Modelli di Regolazione Tariffaria di cui alla delibera 64/2014 prevedono, al par. 5.1 punto 2, che *"ai sensi dell'art. 78 del DL 24.01.2012, n. 1, ed in linea con quanto previsto dall'art. 9 (Norme di qualità) e dall'art. 10 (Differenziazione dei servizi) della Direttiva 2009/12/CE il Gestore e gli Utenti operanti sullo scalo ricercano, nell'ambito della Procedura di consultazione, accordi sui livelli di servizio (Service Level Agreement), con specifico riferimento alla qualità dei servizi prestati. Tali accordi individuano il livello di servizio che deve essere fornito dal Gestore aeroportuale a fronte dei Corrispettivi riscossi"*.

Dalle informazioni forniteci da ACI Europe, associazione che riunisce all'incirca 500 aeroporti in 45 Paesi europei, emerge che in Europa non esiste un modello standard di *Service Level Agreement* (in seguito, SLA) tra Gestori ed Utenti, ma ciascuna Autorità di Vigilanza ha definito per l'aeroporto/i del proprio Paese soggetto/i alla Direttiva 2009/12/CE un meccanismo *ad hoc*, sulla base delle specificità del contesto normativo e regolamentare vigente nel Paese.

¹¹

A titolo meramente esemplificativo, citiamo in questa sede il Reg. UE 1998/2015, che ha già previsto le tempistiche di aggiornamento dello "standard" dei sistemi per il rilevamento di esplosivi (apparati EDS) fino al 2020.

I regimi attualmente in vigore in Europa, pertanto, spaziano dal modello utilizzato in Belgio presso l'aeroporto di Bruxelles (in cui al Gestore vengono sì imposti degli obiettivi di qualità, ma questi ultimi costituiscono parte integrante del decreto reale con il quale, nel 2004, è stata concessa la Operating Licence alla Brussels Airport Company e quindi, in quanto tali, rappresentano un obbligo di natura concessoria e non rientrano nell'ambito delle consultazioni con gli Utenti)¹² a quello impiegato in Danimarca presso l'aeroporto di Copenhagen (in cui gli indicatori di qualità e gli obiettivi ad essi associati sono tutti negoziati e concordati con gli Utenti operanti sullo scalo, che volontariamente possono scegliere di aderire o meno all'accordo), con numerose varianti intermedie (tra cui si citano, a titolo meramente esemplificativo, il caso di Heathrow nel Regno Unito, di Dublino in Irlanda, di Charles De Gaulle in Francia).

Sul tema della qualità, il legislatore italiano ha invece optato per un modello ibrido, unico in Europa, che contempla al suo interno sia una componente avente natura di "obbligo concessorio" (propria del Piano della Qualità di cui all'articolo 704 del Codice della Navigazione, da cui, in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi, scaturiscono delle penali, disciplinate nel Contratto di Programma tra ENAC e il Gestore) sia una componente di tipo "negoziale" (propria degli SLA di cui all'articolo 78 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, da cui peraltro non deriva alcun obbligo a contrarre).

Peraltro il legislatore italiano, nella ridefinizione dei ruoli di ART e di ENAC, ha stabilito (nonostante le previsioni complessive della Direttiva 2009/12/CE) per mantenere in capo ad ENAC (e nell'ambito di diverso procedimento amministrativo) la definizione e, quindi, il monitoraggio del Piano della Qualità. Quest'ultimo, ricordiamo, viene approvato in linea tecnica dalla stessa ENAC ed è oggetto della Procedura di Consultazione con gli Utenti. Detto Piano costituisce altresì parte integrante del Contratto di Programma secondo il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ed è, pertanto, presupposto essenziale dell'iter di definizione tariffaria gestito dai Gestori aeroportuali sotto la vigilanza dell'Autorità di Vigilanza Indipendente ART.

In questo contesto, appare inoltre doveroso ricordare come il Gestore sia soggetto ad ulteriori obblighi in materia di qualità dei servizi offerti, oltre a quelli previsti negli SLA e nel Piano della Qualità, quali quelli fissati nella Circolare GEN 06 in materia di Carta dei Servizi¹³ e nella Circolare GEN 02A¹⁴ in materia di qualità dei servizi erogati alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, nonché al rispetto dei cd. "minimi di scalo", che fissano penali da parte di ENAC in caso vengano sforati i livelli minimi di qualità stabiliti nel Regolamento di Scalo, per singolo evento. In alcuni casi, i minimi di scalo infatti riguardano gli stessi indicatori già previsti dal Piano della Qualità e dagli SLA con i vettori (ad es. per quanto riguarda i tempi di attesa ai varchi di sicurezza).

Pertanto, nel ribadire con forza che è interesse comune del settore aereo orientare il complessivo sistema dell'industria verso livelli di qualità sempre più elevati, reputiamo al contempo fondamentale che gli strumenti attraverso i quali si intende raggiungere tale obiettivo vengano individuati e definiti nell'ambito di un quadro quanto più omogeneo e coerente possibile. Il sovrapporsi di molteplici meccanismi – pur affini nelle finalità – potrebbe infatti rischiare di compromettere l'efficacia dei singoli strumenti.

¹² Arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, 21 Juin 2004, disponibile al seguente link:
[http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a1.pl?sql=\(text%20contains%20\(%27%27\)\)&language=fr&rech=1&tri=dd%20AS%20RANK&value=&table_name=loi&F=&cn=2004062134&caller=image_a1&fromtab=loi&la=F#LNK0012](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a1.pl?sql=(text%20contains%20(%27%27))&language=fr&rech=1&tri=dd%20AS%20RANK&value=&table_name=loi&F=&cn=2004062134&caller=image_a1&fromtab=loi&la=F#LNK0012)

¹³ Il testo della Circolare GEN06 è disponibile al seguente link:
https://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_Enac/Circolari/Serie_GEN/info1722401335.html

¹⁴ Il testo della Circolare GEN02A è disponibile al seguente link:
https://www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_Enac/Circolari/Serie_GEN/info2004690488.html

Nel confermare il nostro impegno e la piena volontà a contribuire come Gestori aeroportuali alla definizione di un sistema virtuoso, che vada sempre più promuovendo, in una logica sinergica, il miglioramento del servizio prestato dagli aeroporti, vorremmo porre all'attenzione dell'Autorità la necessità di valutare con particolare attenzione la tematica nella sua interezza, avendo ben chiaro i vincoli e gli obblighi in termini di qualità del servizio a cui è già soggetto il Gestore e, pertanto, si invita l'Autorità a evitare quantomeno che vi siano duplicazioni tra gli indicatori inclusi nel Piano della Qualità e quelli contenuti negli SLA. Fatto salvo quanto sopra, i singoli indicatori inclusi negli SLA e i relativi target verranno concordati a livello locale sulla base delle specificità del singolo aeroporto. Inoltre, al fine di garantire l'attendibilità e l'oggettività delle rilevazioni della *performance*, si ritiene opportuno tener conto delle metodologie di rilevazione adottate a livello nazionale (di cui alla Circolare ENAC GEN 06)¹⁵, salvo casi eccezionali condivisi tra le parti.

Proposta emendamento 4: Si chiede che gli SLA si basino sui seguenti tre principi cardine:

- a. Per ciascun indicatore di qualità, il valore obiettivo assuma un valore inferiore al 100%;*
- b. L'eventuale liquidazione da parte del Gestore delle somme dovute agli Utenti in caso di mancata osservanza degli obblighi di qualità previsti dallo SLA sia svincolata ed indipendente dal pagamento dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore e sia vincolata al rispetto delle seguenti condizioni da parte degli Utenti beneficiari: (i) essere in regola con il pagamento dei diritti aeroportuali, (ii) non aver commesso violazioni del Regolamento di Scalo correlate con gli indicatori inclusi nello SLA e (iii) non aver violato (direttamente e/o tramite gli handler incaricati) i minimi di scalo sanciti dal Regolamento di Scalo;*
- c. Detti accordi abbiano natura sinallagmatica, con l'inclusione di meccanismi che prevedano obblighi in termini di qualità del servizio in capo a tutti i soggetti della filiera aeroportuale, con obblighi di garanzia da parte dei contraenti, Gestore ed Utenti.*

Motivazione:

Sulla base dell'esperienza in materia maturata in altri Paesi europei, riteniamo che gli elementi basilari per qualificare un accordo come uno SLA siano, come minimo, i seguenti:

1. Per ciascun indicatore di qualità, il valore obiettivo dovrebbe assumere un valore inferiore al 100%. In tema di qualità, infatti, i target al 100% rappresentano un asintoto al quale tendere ma, pur apprezzandone la valenza comunicazionale, sul piano operativo non sono definibili come obiettivi in senso proprio. Per costruire un effettivo percorso di miglioramento, un target deve, per sua natura, essere "raggiungibile" e "realizzabile".
2. L'eventuale corresponsione da parte del Gestore delle somme dovute agli Utenti in caso di mancata osservanza degli obblighi di qualità previsti dagli SLA dovrebbe essere svincolata ed indipendente dal pagamento dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore. Inoltre la liquidazione di eventuali somme dovrebbe essere vincolata al rispetto delle seguenti condizioni da parte degli Utenti beneficiari: (i) essere in regola con il pagamento dei diritti aeroportuali, (ii) non aver commesso violazioni del Regolamento di Scalo correlate con gli indicatori inclusi nello SLA e (iii) non aver violato (direttamente e/o tramite gli handler incaricati) i minimi di scalo sanciti dal Regolamento di Scalo.
3. Per loro natura, tali accordi devono necessariamente avere una natura sinallagmatica, con l'inclusione di meccanismi che prevedano obblighi in termini di qualità del servizio in capo a tutti i

¹⁵

Si veda *footnote* numero 13.

soggetti della filiera aeroportuale, con obblighi di garanzia da parte dei contraenti, ivi inclusi gli Utenti che li sottoscrivono, relativamente ad aspetti di loro competenza. Pertanto, all'interno dell'accordo di SLA – inteso come accordo contrattuale tra il Gestore e gli Utenti che lo sottoscrivono – dovrebbero essere specificati i doveri, gli obblighi e le responsabilità di entrambe le parti coinvolte, Gestore ed Utenti.

Con riferimento al punto 1 e, in parte, al punto 2 sopra richiamati, rileviamo come la posizione dell'Associazione sia già stata recepita dall'Autorità:

“Per ciascuno dei servizi contemplati nella proposta, il valore obiettivo dell'indicatore di qualità prescelto per l'applicazione di penali dovrà prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle attuali prestazioni del Gestore aeroportuale. Tale valore obiettivo dovrà essere espresso in termini percentuali e non potrà, di norma, essere pari al 100%” (delibera n. 31 del 23 aprile 2015, punto 2, lettera a)

“L'eventuale liquidazione degli importi delle penali dovute dal Gestore ai singoli Utenti aeroportuali in dipendenza dell'accordo sul livello dei servizi, dovrà essere svincolato e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore per la fruizione dei servizi stessi” (delibera n. 31 del 23 aprile 2015, punto 2, lettera b)

Relativamente al punto 3, segnaliamo che l'unico esempio in Europa di SLA avente natura puramente “negoziale” – ossia il caso già citato dell'aeroporto di Copenhagen – impone degli obblighi in termini di performance a tutte le parti coinvolte – Gestore ed Utenti –, nell'ottica di una allocazione chiara e precisa delle responsabilità tra i vari agenti coinvolti nei diversi processi e di una cooperazione fattiva tra i soggetti stessi.

Proposta emendamento 5: L'opportunità di sottoscrivere gli SLA deve essere offerta a tutti gli Utenti operanti sullo scalo. Tuttavia si chiede che detti accordi, avendo natura contrattuale, trovino applicazione esclusivamente nei confronti degli Utenti che li sottoscrivono. Coloro che sottoscrivono gli SLA con il Gestore dovranno essere forniti di apposita delega formalizzata.

Motivazione:

Come già ricordato, gli accordi sui livelli di servizio di cui all'articolo 78 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 rappresentano degli accordi aventi necessariamente natura “negoziale” (la norma, non a caso, parla espressamente di “*negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio*”). Riteniamo pertanto che lo SLA, nella sua valenza di “accordo negoziale”, debba intendersi come un rapporto contrattuale che produce i suoi effetti soltanto tra le parti.

Applicato al caso aeroportuale, ciò implica che, a nostro avviso, gli SLA dovrebbero essere negoziati da ciascun Gestore a livello locale con il coinvolgimento di tutti gli Utenti che operano sullo scalo. Tuttavia, trattandosi di un contratto tra due parti, esso dovrebbe essere vincolante e produrre i propri effetti esclusivamente tra il Gestore e gli Utenti che decidono di sottoscriverlo. Data la natura contrattuale dello SLA, appare inoltre evidente la necessità che coloro che sottoscrivono l'accordo con il Gestore siano dotati di apposita delega formalizzata.

Per completezza di informazione, segnaliamo che l'approccio proposto trova dei precedenti nel caso di Copenhagen, dove lo SLA – e il relativo meccanismo di compensazione – si applica esclusivamente agli Utenti che lo sottoscrivono, su base volontaria.

Proposta emendamento 6: Si chiede che il procedimento per la determinazione dei diritti aeroportuali sia totalmente svincolato ed indipendente dall'esito del tavolo di negoziazione sugli SLA, fermo restando la possibilità di organizzare il suddetto tavolo nel quadro delle consultazioni tariffarie ai sensi dell'art. 78 comma 3 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

Motivazione:

La Direttiva 2009/12/CE, all'art. 9 (Norme di qualità) prevede che:

“Per garantire il buon funzionamento di un aeroporto, gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire al gestore aeroportuale e ai rappresentanti o alle associazioni degli utenti dell'aeroporto nell'aeroporto considerato di procedere a negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati nell'aeroporto. Tali negoziati sulla qualità dei servizi possono essere organizzati nel quadro delle consultazioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1.”

Anche il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, stabilisce, all'art. 78 comma 3, che i negoziati aventi ad oggetto un accordo sul livello di servizio, con specifico riguardo alla qualità dei servizi prestati, *“possono essere organizzati nel quadro delle consultazioni di cui all'articolo 76”*.

Il fatto che sia la Direttiva europea sia la normativa nazionale di recepimento facciano espressamente riferimento alla *possibilità* – e non all'*obbligatorietà* – di organizzare il tavolo di negoziazione sugli SLA nell'ambito delle consultazioni aventi ad oggetto la proposta di modifica dei diritti aeroportuali sembra suggerire che, secondo le intenzioni del legislatore europeo e nazionale, i due tavoli di confronto tra Gestore ed Utenti (sui diritti aeroportuali da un lato e sugli SLA dall'altro) debbano intendersi come processi autonomi e distinti. Peraltro, il confronto tra Gestore ed Utenti in tema di SLA – che, ricordiamo, rappresentano degli accordi tra le parti aventi natura negoziale – seguirà necessariamente delle logiche e delle dinamiche differenti rispetto a quelle del confronto sui diritti aeroportuali, soggetti invece ad una precisa regolamentazione economica.

Per quanto sopra esposto, l'Associazione chiede pertanto all'Autorità di chiarire che il procedimento per la determinazione dei diritti aeroportuali è totalmente svincolato ed indipendente dall'esito del tavolo di negoziazione sugli SLA.

Proposta emendamento 7: In attesa che venga realizzata a livello europeo una raccolta sistematica e certificata dei dati di qualità erogata e vengano sviluppate anche in Italia metodologie più avanzate per rendere maggiormente significative le rilevazioni di qualità percepita, si chiede che la richiesta di produrre un benchmark europeo sugli standard qualitativi non sia mandatoria.

Motivazione:

Gli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria, nell'individuare il contenuto minimo del programma di miglioramento della qualità dei servizi e della tutela ambientale da sottoporre agli Utenti nell'ambito della consultazione tariffaria, prevedono che il Gestore fornisca agli Utenti un “benchmark relativo agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei di corrispondente livello” (par. 4.1.3 punto 2 lettera e).

In questo contesto, per fornire un quadro puntuale e completo della tematica, è opportuno distinguere tra qualità erogata e qualità percepita.

Qualità Erogata (Livelli di Servizio misurabili)

Con riferimento alla qualità erogata, sembra opportuno segnalare che, sulla base delle informazioni di cui disponiamo, il numero di aeroporti europei che rendono pubblici con cadenze periodiche informazioni e dati relativi alla qualità erogata del servizio offerto è estremamente limitato, e anche in questi pochi casi non è scontato che si possa disporre di dati comparabili. Per volumi di traffico inferiori, invece, la disponibilità di informazioni pubbliche pare essere piuttosto limitata, se non addirittura nulla.

A livello europeo, l'unico organismo strutturato per raccogliere dati di *performance* in modo normalizzato è Eurocontrol, limitatamente a puntualità e causali di ritardo. Non è ancora disponibile tuttavia una reportistica completa e certificata, utile ai Gestori, ad eccezione di quella prodotta dalla Task Force di ACI Europe EAPN (*European Airport Punctuality Network*) in coordinamento con Eurocontrol CODA (*Central Office for Delay Analysis*). Anche in questo caso, comunque, i dati sono disponibili solo per una trentina tra i principali aeroporti europei, e sono accessibili solo agli aeroporti partecipanti al progetto.

E' invece totalmente mancante un *database* ufficiale relativamente a:

- tempi di attesa ai controlli (security, passaporti),
- tempi di attesa al check-in
- tempi di riconsegna bagaglio
- percentuali di bagaglio disguidato

Sulla base di rapporti bilaterali, tra gli aeroporti circolano informazioni non pubbliche su questi dati di *performance*, ma ancora una volta sono incompleti sia come perimetro considerato che come serie storiche.

Vista la difficoltà che incontra anche la stessa ENAC nel pubblicare un report dove i dati degli aeroporti italiani siano utilmente comparabili, risulta ancora più distante una opzione in cui le Autorità per l'aviazione civile nazionali si coordinino in tempi brevi per realizzare una raccolta sistematica e certificata di questi dati.

Qualità Percepita (rilevazioni di Customer Satisfaction)

Per quanto concerne invece i dati di qualità percepita, ovvero i dati che esprimono il giudizio dei passeggeri sulla propria esperienza di viaggiatori in aeroporto (complessivamente o su specifiche dimensioni di servizio), esiste un programma che li raccoglie a livello mondiale a scopo di benchmark. Il programma, a cui possono aderire su base volontaria (e a titolo oneroso) i vari aeroporti europei e mondiali, è gestito da ACI International ed è denominato ASQ (*Airport Service Quality*).

Il programma – che attualmente coinvolge oltre 300 aeroporti nel mondo, di cui circa 90 in Europa –, consente di misurare e mettere a confronto i risultati in termini di *customer satisfaction* raggiunti presso i vari scali che aderiscono al programma.¹⁶ Si segnala peraltro che i risultati di benchmark sono consultabili esclusivamente dagli aeroporti che aderiscono al programma e l'utilizzo di dette informazioni è soggetto a stringenti vincoli di riservatezza e confidenzialità.

I dati di tale programma riescono a dare evidenza dei trend e delle variazioni nel tempo dei giudizi dei passeggeri sia per il singolo aeroporto, che per le possibili categorie di aeroporto, e per l'industria nel suo complesso. Se però si vogliono usare tali dati per comparare tra di loro i singoli aeroporti, emergono oggettive difficoltà dovute alle distorsioni culturali che influenzano il giudizio dei passeggeri appartenenti

¹⁶ Maggiori informazioni sul programma ASQ di ACI International sono disponibili al seguente link:
<http://www.aci.aero/Airport-Service-Quality/ASQ-Home>

alle diverse regioni e nazioni. E' ad esempio ormai consolidato che un viaggiatore italiano, spagnolo o francese, esprime, a parità di esperienza, valutazioni meno positive di un passeggero inglese, scandinavo o americano.

ASQ sta attivamente lavorando per neutralizzare tali distorsioni, e i principali aeroporti europei sono coinvolti nei tavoli tecnici che lavorano per affinare le metodologie.

ASQ stessa ha rigettato la possibilità di classificare in modo assoluto gli aeroporti partecipanti al programma in base all'indice di più alto livello (*overall satisfaction*), proprio perché si sono evidenziate delle clusterizzazioni anomale di tale indicatore.

L'opzione che è invece allo studio è quella di integrare l'attuale metodologia di ASQ, mediante l'adozione anche per gli aeroporti di indici sintetici, che hanno già dimostrato una buona efficacia nella classificazione di *performance* aziendali in diversi settori industriali, quali il manifatturiero e il terziario. Si fa riferimento al *Customer Satisfaction Index* – adottato da SEA, SVEDAVIA e attualmente in sperimentazione presso i principali aeroporti europei (AENA, CDG, LHR, ZRH, MUC, FRA) – o al *Net Promoter Score*, promosso da Amsterdam e CDG. Si evidenzia che non si tratta di strumenti antagonisti, ma di indicatori che esprimono indicazioni diverse in funzione della quota di passeggeri in transito, che, ove massicciamente presenti, creano condizioni di confronto competitivo tra gli Aeroporti Hub (es.: LHR, CDG, AMS, MAD, FCO), assenti per gli aeroporti tipicamente *point to point* (es.: BCN, MXP, MAN, DUS).

Le prospettive sono promettenti, ma anche in questo caso, non possiamo aspettarci di poter utilizzare a breve questi modelli per produrre benchmark assoluti da utilizzare come riferimento utili a predeterminare target qualitativi da parte del regolatore. Per l'Italia, poi, occorrerebbe una revisione della metodologia adottata da ENAC nel 2002 e riconfermata nel 2014 con la nuova Circolare GEN 06, che mal si presta a supportare questi indici.

Da quanto sopra esposto, ne deriva che, pur essendo in linea di principio auspicabile, anche dal punto di vista dei Gestori, basare in modo sistematico la definizione degli obiettivi di qualità su benchmark significativi degli stessi, si ritiene che tale approccio risulti difficilmente percorribile, salvo evoluzioni future (necessariamente non attuabili nel breve periodo) a livello nazionale ed europeo.

Proposta emendamento 8: Si chiede di chiarire che, nel determinare l'eccedenza di produttività da condividere con gli Utenti (*profit sharing*), il perimetro delle spese operative previste ex ante sia omogeneo e confrontabile con il perimetro delle spese operative consuntivate.

Motivazione:

Gli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria, al par. 8.2.5, disciplinano il cd. *profit sharing*, ossia un meccanismo - ampiamente utilizzato nella prassi regolatoria sia in Italia che all'estero - volto ad incentivare degli efficientamenti sulle spese operative aggiuntivi rispetto a quelli previsti a fini tariffari. Nello specifico, detto meccanismo prevede che, a partire del secondo periodo tariffario, laddove il Gestore consegua, nel corso del periodo tariffario precedente, delle efficienze maggiori rispetto agli obiettivi fissati ex ante con il meccanismo del *price cap*, i relativi benefici vengano ripartiti (da cui il termine "*profit sharing*") tra Gestore ed Utenti.

I Modelli di Regolazione Tariffaria, al par. 8.2.5 punto 1, chiariscono come debba essere determinata l'eccedenza di produttività da condividere con gli Utenti attraverso il meccanismo del *profit sharing*, ossia come differenza tra:

- a. *“le spese operative previste ex ante nell’ultimo anno del periodo tariffario appena conclusosi, eventualmente rideterminate nel corso del periodo per tener conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e*
- b. *le spese operative consuntivate per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica per i prodotti regolamentati”.*

Affinché il confronto avvenga tra grandezze omogenee, è necessario accertarsi che il perimetro delle spese operative previste *ex ante* (di cui al precedente punto a) sia confrontabile con il perimetro delle spese operative consuntivate (di cui al precedente punto b). Ciò implica la necessità di considerare, nell’ambito delle spese operative previste *ex ante* di cui al precedente punto a:

- i costi operativi ammessi all’Anno base del periodo tariffario appena conclusosi e la loro evoluzione negli anni, in applicazione della formula di cui al par. 8.2.4 dei Modelli di Regolazione Tariffaria; detti costi risultano inclusi nel parametro tariffario X;
- i costi operativi gestionali associati ai nuovi investimenti (di cui al par. 8.8 punto 1 lettera b); detti costi risultano inclusi nel parametro tariffario K;
- gli oneri incrementali legati all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari (di cui al par. 8.8 punto 2); detti costi risultano inclusi nel parametro tariffario V.

Con l’inclusione delle suddette tre voci nelle “spese operative previste *ex ante*”, il perimetro di queste ultime risulterebbe omogeneo, e quindi confrontabile, con il perimetro delle spese operative consuntivate.

Proposta emendamento 9: Per evitare dubbi interpretativi, si chiede di chiarire se l’espressione “i valori annuali dei singoli indicatori di qualità definiti nel Piano della Qualità di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero” debba leggersi come “i valori annuali del parametro q di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero”.

Motivazione:

Gli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria specificano che il *profit sharing* potrà essere riconosciuto “a condizione che, nel corso del Periodo tariffario precedente, i valori annuali dei singoli indicatori di qualità definiti nel Piano della Qualità di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero, e che il raggiungimento degli obiettivi di qualità non sia maturato in concomitanza di flessioni del traffico.”

A questo proposito, l’espressione “i valori annuali dei singoli indicatori di qualità definiti nel Piano della Qualità di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero” appare ambigua (tutti gli indicatori, come ad esempio il tempo di attesa o la percentuale di passeggeri soddisfatti, assumono per definizione valore maggiore o uguale a zero). Cogliamo pertanto l’occasione per chiedere se l’espressione in argomento non debba piuttosto leggersi come “i valori annuali del parametro q di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero”.

Proposta emendamento 10: Per una maggiore chiarezza dell’ambito di applicazione soggettiva dei Modelli di Regolazione Tariffaria si propone di inserire nel Modello 1, punto 1 ‘Ambito di applicazione’ un periodo che espressamente escluda dall’ambito di applicazione del Modello stesso i Contratti di Programma stipulati ai sensi dell’art. 17, comma 34bis del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito con modificazioni, in legge 3 agosto 2009 n. 102 e sottoposti alla vigilanza ENAC.

Proposta emendamento 11: Si chiede che, al par. 8.14 punto 8 dei Modelli di Regolazione Tariffaria, venga eliminato il riferimento alle ulteriori casistiche di cui al par. 11.2 punto 19 delle Linee Guida ENAC, in un'ottica di semplificazione e chiarezza delle modalità di determinazione dei diritti aeroportuali.

Motivazione:

Gli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria, al par. 8.14, prevedono un meccanismo premiante/penalizzante in funzione dello scostamento dagli obiettivi di qualità e di tutela ambientale, fissati *ex ante* rispettivamente nel Piano della Qualità e nel Piano della Tutela Ambientale, che si traduce, attraverso il parametro tariffario ϵ , in una variazione tariffaria di entità massima pari a $\pm 1\%$.

Il meccanismo in argomento può essere sintetizzato come segue:

- qualora l'indicatore sintetico di qualità Q_t (ovvero l'indicatore sintetico di ambiente A_t) risulti uguale all'indicatore-obiettivo sintetico di qualità Q_0 (ovvero all'indicatore-obiettivo sintetico di ambiente A_0), gli obiettivi di qualità (ovvero di ambiente) risultano raggiunti e, pertanto, il parametro q (ovvero il parametro α) assume valore nullo;
- qualora l'indicatore sintetico di qualità Q_t (ovvero l'indicatore sintetico di ambiente A_t) risulti all'interno di un intervallo di tolleranza del $\pm 1\%$ rispetto all'indicatore-obiettivo sintetico di qualità Q_0 (ovvero all'indicatore-obiettivo sintetico di ambiente A_0), gli obiettivi di qualità (ovvero di ambiente) si intendono comunque raggiunti e, pertanto, il parametro q (ovvero il parametro α) assume valore nullo;
- qualora l'indicatore sintetico di qualità Q_t (ovvero l'indicatore sintetico di ambiente A_t) cada all'esterno di una fascia prefissata di scostamento dall'indicatore-obiettivo sintetico di qualità Q_0 (ovvero all'indicatore-obiettivo sintetico di ambiente A_0), il parametro q (ovvero il parametro α) assume valore $+1\%$ o -1% (a seconda che l'indicatore sintetico sia maggiore o inferiore rispetto all'indicatore-obiettivo sintetico);
- qualora l'indicatore sintetico di qualità Q_t (ovvero l'indicatore sintetico di ambiente A_t) cada all'interno della fascia di scostamento di cui sopra, il parametro q (ovvero il parametro α) assume un valore compreso tra -1% e $+1\%$, secondo un principio di proporzionalità.

Il parametro ϵ incluso nella formula tariffaria viene infine calcolato come somma tra il 50% del parametro q e il 50% del parametro α come sopra determinati, tenuto altresì conto dell'incidenza all'Anno base dei ricavi associati ai servizi regolamentati sui ricavi complessivi della gestione aeroportuale, secondo quanto previsto al par. 8.14 punto 9 dei Modelli di Regolazione Tariffaria.

Il par. 8.14 punto 8 degli attuali Modelli di Regolazione Tariffaria, nel richiamare il par. 11.2 punto 19 delle Linee Guida ENAC, aggiunge poi alle condizioni sopra elencate – che prevedono un confronto tra i risultati conseguiti all'anno t e gli obiettivi fissati *ex ante* per lo stesso anno t – una serie di ulteriori casistiche che, oltre a rendere il meccanismo particolarmente complesso e di difficile implementazione, risultano in taluni casi di difficile interpretazione. A questo proposito, si cita a titolo meramente esemplificativo la lettera *d* del par. 11.2 punto 19 delle Linee Guida ENAC, che prevede quanto segue:

- d) se, all'anno "t", $Q(t)=Q_0(t)$ e nell'anno precedente $Q(t-1)>Q_0(t-1)$ verrà assegnato al parametro q un valore negativo di entità pari a quello assegnato all'anno (t-1).*

Pertanto, in un'ottica di semplificazione e chiarezza delle modalità di determinazione dei diritti aeroportuali, si chiede che, al par. 8.14 punto 8 dei Modelli di Regolazione Tariffaria, venga eliminato il riferimento alle ulteriori casistiche di cui al par. 11.2 punto 19 delle Linee Guida ENAC.

Proposta emendamento 12: Si propone di inserire nel par. “2. Definizioni” la definizione di “Utente interessato”, da intendersi come vettore operante sullo scalo all’Anno Base e/o all’atto della pubblicazione da parte di ART della notifica di avvio della procedura di consultazione.

Motivazione:

Si ritiene che “parti interessate” del procedimento di consultazione non possano che essere le compagnie operanti sullo scalo, soggetti giuridici portatori di un interesse immediato e specifico essendo tenuti a corrispondere i diritti aeroportuali per l’utilizzo delle infrastrutture dello scalo. Sarebbe opportuno riferirsi unicamente a quelle già operanti presso l’aeroporto all’Anno Base e/o all’atto della pubblicazione da parte dell’ART della notifica di avvio della procedura di consultazione, parendo, al contrario, fuorvianti gli attuali riferimenti a soggetti che hanno formalizzato – concetto ambiguo da un punto di vista giuridico, stanti le prassi di settore e la non obbligatorietà di contratti scritti (i.e. ci si dovrebbe forse riferire ad altri parametri, quali la titolarità di slot, la programmazione di voli per una determinata IATA Summer, l’inizio della vendita di biglietti per/da l’aeroporto considerato, ecc.) – attività volativa con riferimento al primo anno del periodo tariffario.

Annesso 1: Proposte di modifica del Modello 3

Come noto, 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'Autorità 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'interno 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 interne dei costi e dei benefici connessi alla regolamentazione, potrebbero aver interesse ad aderire al modello tariffario più complesso, previsto per la fascia superiore.

A tale proposito, ricordiamo che l'art. 76, comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, 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 nostra proposta è pertanto quella di consentire agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di individuare un modello tariffario alternativo al Modello 3 e di riconoscere loro la possibilità di aderire ai Modelli previsti per le altre classi dimensionali (ossia il Modello 1 o il Modello 2), nel rispetto del dettato normativo di cui all'art. 76, comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27.

Proposta A: Si chiede di introdurre una clausola che riconosca la facoltà agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di applicare il Modello di Regolazione Tariffaria previsto per le altre classi dimensionali (Modello 1 oppure Modello 2).

* *

*

Il Modello 3 attualmente vigente prevede un meccanismo particolarmente complesso ed estremamente oneroso per gli aeroporti di minori dimensioni, sia in termini procedurali sia in termini di metodologia di calcolo delle tariffe. Inoltre, rispetto ai Modelli di riferimento per gli aeroporti di classi dimensionali maggiori (ossia il Modello 1 e il Modello 2), il suddetto Modello presenta numerosi refusi e lacune. Pertanto, al fine di garantire una corretta implementazione del Modello da parte dei Gestori, chiediamo all'Autorità di valutare l'opportunità di procedere ad una rivisitazione generale del testo, in un'ottica di snellimento dell'intero processo, a beneficio anche del principio di economicità dell'azione amministrativa.

Nei paragrafi successivi vengono illustrate alcune problematiche legate al Modello 3 e le relative proposte che l'Associazione avrebbe individuato al fine di semplificare l'attuale Modello e renderne maggiormente agevole l'applicazione da parte degli aeroporti di minori dimensioni.

a. Semplificazione della procedura di consultazione

Da un punto di vista procedurale, il Modello 3 contiene delle disposizioni pressoché analoghe a quelle previste dai Modelli di riferimento per gli aeroporti di classi dimensionali maggiori (Modelli 1 e 2) e ciò appare in contrasto con un principio cardine della regolamentazione economica, ovvero quella della proporzionalità, secondo cui è necessario che vi sia un equo bilanciamento dei costi e dei benefici della regolamentazione.

L'Associazione vorrebbe pertanto proporre per gli aeroporti di minori dimensioni un meccanismo semplificato, che potrebbe articolarsi come segue:

- i. Notifica all'Autorità della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali entro i termini previsti dal Modello;
- ii. Comunicazione di avvio della Consultazione con gli Utenti e delle modalità di accesso al Documento di Consultazione;
- iii. Svolgimento dell'audizione pubblica non prima di 20 gg dalla messa a disposizione del Documento di Consultazione;
- iv. Invio all'ART della proposta definitiva e di copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione, ivi inclusi il verbale dell'audizione e l'eventuale documentazione aggiuntiva prodotta da Gestore e/o Utenti;
- v. Verifica ed approvazione da parte dell'ART della corretta applicazione del Modello di riferimento e del livello dei diritti aeroportuali ai sensi dell'articolo 76 comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27;
- vi. Formalizzazione e pubblicazione sul sito web dell'ART, entro 40 giorni dal ricevimento della documentazione sub iv), degli esiti dell'istruttoria di cui al precedente punto v);
- vii. Pubblicazione del nuovo livello dei diritti aeroportuali sul sito web del Gestore e contestuale adempimento degli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA;
- viii. Entrata in vigore dei nuovi diritti aeroportuali decorsi 60 gg dalla pubblicazione degli stessi sul sito web del Gestore.

Tenuto conto del contesto estremamente competitivo in cui si trovano ad operare gli aeroporti di minori dimensioni e del loro scarso potere contrattuale nei confronti degli Utenti (si veda risposta alla Call for Input 2) e nel rispetto dei principi di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, riteniamo che non si debba prevedere un meccanismo di risoluzione delle controversie.

Come si evince dalla Figura seguente, la procedura proposta appare peraltro conforme alle tempistiche di cui all'articolo 1, comma 11-bis del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

Figura 2: Tempistiche della procedura semplificata proposta



Documento di consultazione

In un'ottica di equo bilanciamento di costi e benefici e nel pieno rispetto del principio di trasparenza, si propone di limitare il contenuto del Documento di Consultazione alle seguenti informazioni, fermo restando la *facoltà* di ciascun Gestore di fornire ai propri Utenti ulteriore documentazione.

- Durata annuale o pluriennale della proposta di modifica del livello dei diritti
- Elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei Diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione
- Ammontare dei costi regolatori ammessi all'Anno Base di pertinenza delle attività regolamentate unitariamente considerate, suddivisi nelle voci (i) costi operativi, (ii) quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali di pertinenza, (iii) equa remunerazione del CIN
- Previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo annuale o pluriennale di riferimento della proposta tariffaria
- Dinamica dei Diritti proposta per la/le annualità del Periodo tariffario
- Proposte eventuali di semplificazione e/o accorpamento tariffario anche per basket di servizi prestati alla generalità degli utenti od alla medesima categoria di utenti
- Proposte di sotto articolazioni dei diritti anche per fasce (di tonnellaggio, orarie, stagionali, ecc.) o altre declinazioni
- Obiettivi di qualità e della tutela ambientale, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi da conseguire nel periodo tariffario
- Sintesi del piano quadriennale degli interventi che il Gestore intende realizzare negli anni del Periodo tariffario, con indicazione a) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), b) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi o, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza;
- Investimenti per i quali sono prospettati meccanismi di incentivazione e relative motivazioni
- Oneri incrementali attesi nel periodo in applicazione di disposizioni normative

Proposta B: Nell'ottica di agevolare l'applicazione del Modello da parte degli aeroporti di minori dimensioni, si propone una procedura semplificata, nel rispetto di quanto previsto dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27 e dall'articolo 1, comma 11-bis del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

b. Semplificazione delle modalità di calcolo della tariffa per il *price-cap*

Tutti e tre i Modelli di Regolazione Tariffaria (Modello 1, 2 e 3) prevedono l'applicazione di *price-cap* specifici per ogni singolo prodotto e servizio.

Tenuto conto della necessità già sottolineata di rendere la regolamentazione degli aeroporti di minori dimensioni quanto più snella e semplice possibile, proponiamo che nel Modello 3 il *price-cap* non si applichi a livello di singolo prodotto e servizio, bensì su tutte le attività regolate unitariamente considerate. Secondo tale approccio, pertanto, il *cap* avrebbe ad oggetto la "tariffa media per passeggero" o, per mutuare la terminologia anglosassone, il "*revenue yield*" (ossia, il ricavo medio per passeggero). Secondo tale impostazione, una volta individuato il *cap*, i singoli corrispettivi vengono successivamente articolati nel rispetto del livello massimo di ricavo medio per passeggero consentito *ex ante* dalla formula di *price-cap*.

In aggiunta alle argomentazioni già rappresentate nella risposta alla Call for Input 13 a favore dell'utilizzo di un *price-cap* aggregato, piuttosto che *price-cap* differenziati a livello di singola tariffa, occorre inoltre considerare che in aeroporti di piccole dimensioni (quali quelli soggetti al Modello 3), in cui il numero dei dipendenti della società di gestione è piuttosto contenuto e il personale è chiamato a svolgere molteplici funzioni nell'ambito dell'attività aeroportuale, l'allocatione dei costi al singolo prodotto/servizio risulta difficoltosa e, in alcuni casi, basata su criteri che non sono in grado di riflettere le realtà di tali scali.

In concreto, l'approccio proposto si sostanzierebbe come segue:

- 1) calcolo, per ciascun anno t , dei "costi regolatori ammessi" di pertinenza delle attività regolate *unitariamente* considerate;¹⁷
- 2) calcolo, per ciascun anno t , della "tariffa media per passeggero" o "ricavo medio per passeggero" come rapporto tra: (i) i costi regolatori ammessi all'anno t (di cui al precedente punto 1) e (ii) il numero di passeggeri all'anno $t-1$ (valori di pre-consuntivo ovvero previsionali a seconda che il Gestore opti per una dinamica tariffaria annuale ovvero pluriennale – si veda successiva *Proposta G*);
- 3) determinazione dei singoli corrispettivi regolamentati (diritti di approdo e partenza, diritti di imbarco passeggeri, etc.) in modo tale che il ricavo atteso unitario (calcolato secondo la seguente formula) non superi il livello massimo di "ricavo medio per passeggero" di cui al precedente punto 2:

$$\frac{\sum P_{t,j} * Q_{t-1,j}}{Pax_{t-1}}$$

dove

¹⁷ I "costi regolatori ammessi" includono le seguenti voci: (i) remunerazione sul capitale investito, (ii) ammortamento, (iii) costi operativi.

$P_{t,j}$ è il corrispettivo del servizio regolamentato j all'anno t

$Q_{t-1,j}$ è il volume di traffico rilevante per ciascun servizio regolamentato j (e.g. tonnellaggio degli aeromobili in partenza, passeggeri in partenza, etc.) all'anno $t-1$ (di pre-consuntivo ovvero previsionale a seconda che il Gestore opti per un periodo tariffario annuale ovvero pluriennale)

Pax_{t-1} è il volume di passeggeri all'anno $t-1$ (di pre-consuntivo ovvero previsionale a seconda che il Gestore opti per un periodo tariffario annuale ovvero pluriennale)

Proposta C: Nell'ottica di snellire e semplificare la regolamentazione per gli aeroporti di minori dimensioni, si chiede che nel Modello 3 sia prevista l'adozione di un price-cap aggregato, avente ad oggetto la "tariffa media per passeggero" o "ricavi medi per passeggero" (revenue yield). Il Gestore potrà successivamente determinare i singoli corrispettivi regolamentati, con il vincolo di non superare il livello di corrispettivo medio per passeggero consentito dalla formula di price-cap.

c. Riconoscimento delle poste figurative

I Modelli 1 e 2 consentono l'utilizzo di poste figurative – positive o negative – che differiscono nel tempo i costi regolati, al fine di conseguire una dinamica temporale delle tariffe più progressiva, a condizioni di neutralità-economico finanziaria per i Gestori.

La prassi utilizzata ad oggi è quella di inserire tra i costi regolatori ammessi poste rettificative in modo da annullare il saldo delle poste figurative (determinato capitalizzando al WACC nominale gli importi annui a debito/a credito) *entro la fine del periodo tariffario quadriennale*, così da garantire il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria *all'interno del periodo tariffario stesso*.

I Modelli 1 e 2 sembrano tuttavia prevedere possibilità meno restrittive per il calcolo delle poste figurative. Si stabilisce infatti che "l'inserimento di poste rettificative tra i costi ammessi è consentita a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria *all'interno del periodo temporale complessivamente considerato*" e che "in conformità al principio di neutralità economico-finanziaria, il saldo delle poste figurative deve annullarsi *entro il periodo convenuto*, salvo differente intesa raggiunta tra Gestore ed Utenti". Secondo la nostra interpretazione, pertanto, i Modelli sembrano consentire l'inserimento di poste figurative che modificano i costi regolati di un determinato periodo tariffario, compensate – nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria – con poste figurative di segno opposto che modificano i costi regolati del successivo periodo tariffario o, addirittura, di più periodi tariffari successivi.

Il Modello 3, a differenza dei Modelli 1 e 2, non prevede l'utilizzo di poste figurative in modo esplicito. Tuttavia, data la forte variabilità del traffico che caratterizza molti scali italiani di piccole dimensioni, riteniamo necessario consentire anche per il Modello 3 la possibilità di utilizzare le poste figurative, in modo da ridurre l'impatto di forti oscillazioni tariffarie derivanti da shock improvvisi del traffico.

Proposta D: Si chiede di chiarire che:

- anche nel Modello 3 sia consentito l'inserimento delle poste figurative, nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria;

- la condizione di neutralità-economico finanziaria possa essere assicurata all'interno del singolo periodo tariffario ovvero su un orizzonte temporale più lungo.

d. Dinamica dei costi operativi

Il Modello 3, al par. 8.2.2, prevede che i costi operativi riconosciuti nelle tariffe dell'anno t corrispondano ai valori dell'anno precedente ($t-1$), incrementati dell'inflazione programmata.

Il Modello 3 prevede inoltre che il Gestore possa optare per una proposta tariffaria annuale o, in alternativa, pluriennale (comunque non superiore ai 4 anni).

Tenuto conto della diversa durata dei periodi tariffari (annuale vs. pluriennale), si ritiene che l'approccio che prevede di utilizzare costi operativi aggiornati alla sola inflazione programmata possa ritenersi ragionevole nel caso di un periodo tariffario annuale. Al contrario, laddove il Gestore opti per un periodo tariffario pluriennale, tale approccio appare non giustificabile. Ciò in quanto la scelta di un periodo tariffario pluriennale è dettata dalla necessità per il Gestore di avere nel medio periodo un quadro economico certo per poter realizzare gli investimenti programmati. Nel caso di un periodo tariffario pluriennale, pertanto, riteniamo che i costi operativi riconosciuti a fini tariffari debbano aumentare – in analogia con l'approccio definito per i Modelli 1 e 2 – in ragione dei seguenti fattori: (i) variazione attesa del traffico; (ii) elasticità di ciascuna voce di costo ai volumi di traffico; (iii) inflazione programmata.

Inoltre, in conformità con quanto già segnalato in precedenza nella risposta alla Call for Input 18, ribadiamo la necessità di includere anche i costi – ulteriori rispetto a quelli derivanti da prescrizioni normative e/o regolamentari – che siano necessari e ritenuti ragionevoli in conseguenza delle modifiche del perimetro di operatività dei singoli aeroporti.

Proposta E: Nel Modello 3 si chiede di prevedere che, laddove il Gestore opti per un periodo tariffario pluriennale, i costi operativi riconosciuti a fini tariffari siano stimati in ragione di: (i) variazione attesa del traffico; (ii) elasticità di ciascuna voce di costo ai volumi di traffico; (iii) inflazione programmata.

Detti costi dovranno includere anche i costi – ulteriori rispetto a quelli derivanti da prescrizioni normative e/o regolamentari – che siano necessari e ritenuti ragionevoli in conseguenza delle modifiche del perimetro di operatività dei singoli aeroporti.

e. Calcolo del WACC

L'attuale Modello 3 stabilisce che la remunerazione sul capitale investito sia calcolata con il metodo standard del WACC/CAPM, in analogia con quanto previsto per gli altri Modelli Tariffari.

Il costo dell'equity nel Modello 3, calcolato con il CAPM, è pari alla somma di: i) risk-free rate; e ii) il prodotto tra il parametro Equity beta e il premio di mercato (Equity Risk Premium):

$$CAPM = r_f + \beta \times (ERP)$$

Il Modello 3 specifica che:

1. il risk-free rate (r_f) è pari a 3,9%
2. il rischio sistematico e non diversificabile della società (β) è pari a 0,6
3. l'Equity Risk Premium (ERP) è pari a 5%

Il Modello Tariffario 3 indica un valore per il parametro beta di 0,6 senza specificare se questo valore si riferisca all'Equity Beta o all'Asset Beta. Gli altri modelli tariffari prevedono invece che si debba calcolare

l'Asset Beta, da convertire poi in Equity Beta sulla base del Tax Shield e della Leva Finanziaria (D/E) di riferimento.¹⁸

La formula che converte l'Asset Beta in Equity Beta comporta un incremento del valore individuato per l'Asset Beta per tenere conto della maggiore rischiosità dell'Equity, una volta pagati gli oneri finanziari sul Debito.

La nostra interpretazione, coerente con l'approccio individuato per gli altri Modelli Tariffari, è quella di ritenere che il valore di 0,6 si riferisca ad un Asset Beta, e che tale valore debba poi essere convertito in Equity Beta. Tale interpretazione ha peraltro il conforto del valore dell'Asset Beta stimato a ottobre 2014 (ossia un mese dopo la pubblicazione della Delibera 64/2014) su un campione di società aeroportuali quotate nei mercati azionari, che risulta compreso nell'intervallo di valori 0,58 - 0,63.

Proposta F: Si chiede di chiarire se il parametro Beta di 0,6 indicato nell'attuale Modello 3 si riferisca all'Asset Beta, in coerenza con l'approccio individuato per gli altri Modelli Tariffari.

f. Meccanismo di condivisione del rischio traffico

Tutti e tre i Modelli di Regolazione Tariffaria (Modello 1, 2 e 3) prevedono un meccanismo di condivisione del rischio traffico tra Gestore ed Utenti mediante l'individuazione di una banda di oscillazione rispetto ai volumi di traffico previsti per ciascun anno del periodo tariffario, superata la quale vengono attivati dei meccanismi di compensazione a favore degli Utenti (ovvero del Gestore) in caso di shock positivi (ovvero negativi) del traffico.

Con riferimento alla dinamica tariffaria, il Modello 3, al par. 8.2.1, prevede che le tariffe all'anno t siano calcolate come rapporto tra i costi regolatori ammessi all'anno t e i volumi di traffico di pre-consuntivo dell'anno $t-1$. Pertanto, da una interpretazione letterale della disposizione, sembra desumersi che detti aeroporti non siano assoggettati nei fatti ad un rischio volume, in quanto le tariffe verrebbero calcolate sui volumi di pre-consuntivo dell'anno precedente. Il rischio volume sarebbe quindi limitato solamente ad eventuali differenze tra: (i) i dati di pre-consuntivo e quelli di consuntivo dell'anno precedente e (ii) i volumi dell'anno precedente e quelli dell'anno di applicazione delle tariffe. Tuttavia una tale interpretazione risulterebbe essere in conflitto con la previsione del meccanismo di condivisione del rischio traffico tra Gestori e Utenti.

Infine, come già ricordato in precedenza, il Modello 3 consente al Gestore di optare per una proposta tariffaria annuale o, in alternativa, pluriennale (comunque non superiore ai 4 anni).

Sulla base di quanto sopra esposto, riteniamo necessario effettuare un coordinamento tra le disposizioni che disciplinano, rispettivamente, il meccanismo di condivisione del rischio traffico, le modalità di calcolo della tariffa in ciascun anno e la durata del periodo tariffario.

Tenuto conto della diversa durata dei periodi tariffari (annuale vs. pluriennale), è ragionevole ritenere che:

- ove il Gestore opti per una dinamica tariffaria annuale, la tariffa debba essere calcolata sulla base dei volumi di traffico di pre-consuntivo dell'anno precedente (come esplicitamente previsto dal Modello 3). In tale caso, poiché il Gestore non sarebbe soggetto al rischio volume (se non parzialmente), il meccanismo di condivisione del rischio traffico non dovrebbe trovare applicazione;

¹⁸

Secondo la formula di Modigliani Miller il valore dell'Equity Beta è così calcolato: $\beta_e = \beta_a * (1 + D/E * (1 - t_c))$ dove D/E è la leva finanziaria nozionale definita per il Modello 3 pari a 50:50 e t_c è il tax shield (IRES).

- ove il Gestore opti per una dinamica tariffaria pluriennale, la tariffa debba essere calcolata sulla base dei volumi di traffico previsti per ciascun anno del periodo tariffario (in analogia con quanto previsto nei Modelli 1 e 2). In tale caso, poiché il Gestore sarebbe soggetto al rischio volume, il meccanismo di condivisione del rischio traffico dovrebbe trovare applicazione.

Proposta G: Nel Modello 3, si chiede che vi sia un coordinamento tra le disposizioni che disciplinano, rispettivamente, il meccanismo di condivisione del rischio traffico, le modalità di calcolo della tariffa in ciascun anno e la durata del periodo tariffario. In particolare, si chiede:

- *di precisare che il meccanismo di condivisione del rischio traffico non si applica nel caso in cui il Gestore opti per un modello tariffario di durata annuale, in cui le tariffe vengono calcolate sulla base dei volumi di traffico di pre-consuntivo dell'anno precedente; e*
- *di integrare il Modello 3 per chiarire che, nel caso in cui il Gestore opti per un modello tariffario di durata pluriennale, (i) le tariffe vengono calcolate sulla base dei volumi di traffico previsti per ciascun anno del periodo tariffario e (ii) il meccanismo di condivisione del rischio traffico in questo caso si applica.*

g. Prefinanziamento

Il Modello 3, al par. 8.6 punto 3, prevede che l'Autorità possa verificare caso per caso eventuali proposte di "capitale figurativo", che consentono al Gestore di includere nei costi riconosciuti a fini tariffari anche i costi (o parte dei costi) dei beni pubblici presenti nel ciclo produttivo all'Anno Base (intendendosi sia gli asset realizzati con contributi pubblici sia i cespiti assegnati gratuitamente dal Demanio al Gestore all'atto dell'affidamento della concessione), al fine di sopperire al fatto che gli aeroporti di minori dimensioni hanno – in molti casi – un ammontare di capitale investito autofinanziato di modesta entità.

- Le tariffe così calcolate consentono al Gestore di beneficiare di un *cash flow* più elevato rispetto all'ipotesi di tariffe calcolate esclusivamente sui costi degli asset realizzati in autofinanziamento.
- E' rispettato il "*user-pays principle*", in considerazione del fatto che gli Utenti pagano una tariffa regolata commisurata all'"*effettivo valore dei beni fruiti*", che includono sia gli asset realizzati in autofinanziamento sia i beni pubblici presenti nel ciclo produttivo all'Anno Base.

Il Modello 3 prevede inoltre che le risorse percepite derivanti dai costi riconosciuti sui beni pubblici presenti nel ciclo produttivo all'Anno Base vengano contabilizzate separatamente e considerate prefinanziamento di investimenti futuri.

L'Associazione, accogliendo molto favorevolmente il meccanismo di prefinanziamento previsto dal Modello 3 e ritenendolo un utile strumento di supporto all'autofinanziamento interno per aeroporti aventi capitale investito modesto, auspica che l'Autorità fornisca dei chiarimenti in merito alla concreta applicazione dello stesso, in modo da favorirne l'adozione da parte dei Gestori interessati.

Proposta H: Si chiede di chiarire le modalità implementative del meccanismo di prefinanziamento consentito dal Modello 3, in particolare:

- (i) *per il calcolo dell'ammontare utilizzabile per finanziare nuovi investimenti, da calcolare al netto delle aliquote fiscali;*
- (ii) *per l'esclusione degli asset prefinanziati dal CIN su cui vengono calcolati gli ammortamenti e la remunerazione incluse nei costi riconosciuti a fini regolatori;*

- (iii) *per l'individuazione dei benefici fiscali derivanti dal riconoscimento dell'ammortamento civilistico degli asset acquistati in prefinanziamento; e*
- (iv) *per le modalità di calcolo del premio remunerativo (pianificazione, gestione e realizzazione) riconosciuto all'aeroporto.*

h. Aspetti procedurali: tempistiche delle consultazioni annuali

Il Modello 3, al par. 5.2 punto 1, prevede che la consultazione annuale rispetti “le medesime tempistiche della Consultazione di Periodo indetta all’Anno Ponte, salvo diversi accordi raggiunti tra Gestore ed Utenti all’Anno Ponte”. Una interpretazione letterale della disposizione sembrerebbe pertanto suggerire che, anche per la consultazione annuale, l’avvio della stessa e la messa a disposizione della relativa documentazione debba avvenire *almeno* 30 giorni prima dell’audizione pubblica (si veda par. 3.4.3 punto 1 del Modello 3).

Tenuto conto che: (i) ai sensi del par. 8.9 del Modello 3, il Gestore è tenuto a presentare all’ART, entro il 1 ottobre di ciascuna annualità, i dati relativi agli investimenti realizzati fino al 31 agosto e alle discontinuità di costo verificatesi alla medesima data e (ii) il termine ultimo per la comunicazione alla rete di biglietterie IATA dei nuovi livelli tariffari applicabili dal 1 gennaio dell’anno successivo è il 31 ottobre (nel rispetto del termine dei 60 giorni previsto dalla Direttiva 2009/12/CE), riteniamo che una tempistica congrua per le consultazioni annuali possa essere la stessa già stabilita dall’ART per i Modelli 1 e 2.

Il par. 5.2 punto 3 dei Modelli 1 e 2 stabilisce infatti che, per la consultazione annuale, “la pubblica audizione dovrà tenersi non prima di 20gg dalla data della intervenuta pubblicazione del Documento informativo e di norma entro il 30 ottobre”.

Proposta I: *Per quanto concerne le consultazioni annuali, si chiede che anche per il Modello 3 valgano le stesse tempistiche previste nei Modelli 1 e 2 e che, pertanto, la pubblica audizione si tenga non prima di 20gg dalla data della intervenuta pubblicazione del Documento informativo.*

Annesso 2: Costi operativi e fattore di efficientamento

Il calcolo dei costi operativi, effettuato in modo previsionale sulla base delle elasticità ai volumi, conduce di per sé alla individuazione dei costi operativi efficienti per il nuovo periodo tariffario come conseguenza delle modalità intrinseche di calcolo:

- I costi operativi, infatti, vengono calcolati prospetticamente sulla base dell'elasticità ai volumi, sono espressi in termini reali e poi vengono rivalutati in termini monetari con il tasso di inflazione.
- Il calcolo dei costi operativi di ciascun anno del periodo regolatorio sulla base delle elasticità ai volumi conduce a valori, espressi in termini reali, che esprimono l'ammontare di costi operativi necessari per i volumi previsti. I valori così calcolati non richiedono alcun ulteriore efficientamento.
- La previsione di un ulteriore fattore di efficientamento condurrebbe a riconoscere in tariffa costi operativi inferiori rispetto al livello efficiente individuato con l'elasticità ai volumi. Il fattore di efficientamento non consente ai gestori aeroportuali per costruzione di ottenere una remunerazione pari al WACC regolatorio, ma comporta una remunerazione inferiore.

Si riporta al riguardo un esempio a fini illustrativi in cui i costi del capitale riconosciuti a fini regolatori vengono calcolati su (i) un valore degli asset (CIN) iniziale di 100; (ii) ammortamenti calcolati con aliquota del 10%; (iii) un tasso di inflazione al 2%; e (v) un WACC nominale pre-tax pari a 9.36%. La RAB e gli ammortamenti sono espressi a costi correnti con il tasso di inflazione. In questo esempio vi è coincidenza tra inflazione prevista e inflazione effettiva.

La Tabella seguente evidenzia che il valore attualizzato della remunerazione del capitale, inclusiva del CIN a fine periodo tariffario, calcolato sul quinquennio tariffario è al valore del CIN iniziale. I costi operativi, pari a 50 all'anno base, sono riconosciuti in tariffa come pass-through e non vengono considerati ai fini del calcolo. In questo caso il gestore aeroportuale riceve una remunerazione sul capitale investito corrispondente alla remunerazione riconosciuta a fini regolatori.

Tabella 5: Costi del capitale e recupero della RAB

Inflazione Asset [1]	Assumed	2.00%							
WACC Nominale pre-tax [2]	Assumed	9.36%							
WACC Reale pre-tax [3]	$([2]-[1])/(1+[1])$	7.22%							
RAB anno base [4]	Assumed	100.00							
Ammortamenti [5]	Assumed	10%							
			Anno 0	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Valore Terminale degli asset
RAB Apertura [6]	$[8][t-1]x(1+[1])$		100	102.00	93.64	84.90	75.77	66.24	
Ammortamenti [7]	$[7][t-1]x(1+[1])$			10.20	10.40	10.61	10.82	11.04	
RAB Chiusura [8]	$[6]-[7]$			91.80	83.23	74.28	64.95	55.20	55.20
Remunerazione capitale investito [9]	$[6][t-1]x(1+[1])x[3]$			7.36	6.76	6.13	5.47	4.78	
Costi del capitale + valore terminale dell'asset [10]	$[7]+[9]$			17.56	17.16	16.74	16.29	11.02	
NPV Ricavi [11]	NPV di [10] @ rate [3]		100.0						

Fonte: The Brattle Group

Il mancato recupero di parte del tasso di inflazione nei costi operativi in conseguenza del fattore di efficientamento si sostanzia di fatto in una minore remunerazione del capitale investito. La Tabella seguente evidenzia che, in questo caso, il concessionario aeroportuale non recupera - a parità di WACC nominale pre-tax riconosciuto - il valore del capitale investito. In questo caso il gestore riceve una remunerazione sul capitale investito che è inferiore alle remunerazione riconosciuta a fini regolatori.

Tabella 6: Costi del capitale e mancato recupero della RAB

Inflazione Asset [1]	Assumed	2.00%							
Inflazione Opex [2]	$((1)*0.92)$	1.84%							
WACC Nominale pre-tax [3]	Assumed	9.36%							
WACC Reale pre-tax [4]	$((3)-[1])/(1+[1])$	7.22%							
RAB anno base [5]	Assumed	100.00							
Ammortamenti [6]	Assumed	10%							
Opex anno base [7]	Assumed	50.00							
			Anno 0	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Valore Terminale
RAB Apertura [8]	$[10][t-1]x(1+[1])$		100	102.00	93.64	84.90	75.77	66.24	
Ammortamenti [9]	$[9][t-1]x(1+[1])$			10.20	10.40	10.61	10.82	11.04	
RAB Chiusura [10]	$[8]-[9]$			91.80	83.23	74.28	64.95	55.20	55.20
Remunerazione capitale investito [11]	$[8][t-1]x(1+[1])x[4]$			7.36	6.76	6.13	5.47	4.78	
Costi del capitale + valore terminale dell'asset [12]	$[9]+[11]$			17.56	17.16	16.74	16.29	71.02	
Opex rivalutati con inflazione [13]	$[7][t-1]x(1+[1])$			50.00	51.00	52.02	53.06	54.12	
Opex rivalutati con il 92% dell'inflazione [14]	$[7][t-1]x(1+[2])$			50.00	50.92	51.86	52.81	53.78	
Opex non recuperate + valore terminale [15]	$[13]-[14]$			-	0.08	0.16	0.25	2.70	2.36
NPV Ricavi [16]	NPV di [12] @ rate [3] - NPV di [15] @ rate [3]		97.9						

Fonte: The Brattle Group