

TRADUZIONE DI CORTESIA DEL DOCUMENTO TRASMESSO IN DATA 14 OTTOBRE 2016 E RECEPITO
DALLA AUTORITA' CON PROTOCOLLO n. 7727

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Andrea Camanzi (Presidente)
Via Nizza 230
10126 Torino

14 ottobre 2016

Egregio Presidente Camanzi

A nome delle Compagnie Associate che rappresentano il 95% del traffico aereo negli aeroporti italiani , A4E , IBAR e IATA desiderano avvalersi di questa opportunità per presentare il proprio contributo alla “Call for input” (allegato A alla delibera ART 106 2016) in merito al modello di regolazione per gli Aeroporti Italiani introdotto dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti nel 2014 ed implementato nei vari aeroporti a partire dal 2015.

Accogliamo con favore la prevista revisione del quadro normativo e desideriamo evidenziare quanto sperimentato nel corso delle consultazioni tenutesi a seguito della introduzione del “Modello”, insieme ad altri ambiti di intervento da affrontarsi nel corso della revisione.

In Italia Il settore della Aviazione Commerciale – che comprende insieme a Vettori ed Aeroporti, i servizi di assistenza al volo ed altri servizi a terra che ne sono parte integrante - trasporta annualmente circa 157 milioni di passeggeri e 940,000 tonnellate di merce da, per e in Italia. Ogni anno i collegamenti internazionali con 114 Paesi sono assicurati grazie a più di 530,000 movimenti mentre i voli domestici, con oltre 800,000 collegamenti, si traducono in 60.000.000 di posti a disposizione della clientela con origine e destinazione in 35 aeroporti (1).

Il beneficio economico più rilevante prodotto dal trasporto aereo è il valore generato per i consumatori finali, sia passeggeri che spedizionieri.

L'Aviazione Commerciale supporta la creazione di 591,000 posti di lavoro in Italia con un impatto economico di 49 miliardi di dollari (2). Con la sua velocità, affidabilità e raggio di azione il trasporto aereo è una opzione senza valide alternative a disposizione dei propri utenti. Grazie a ciò molti utilizzatori tendono ad attribuire ai servizi di trasporto aereo un valore più alto di quello implicato dai corrispettivi effettivamente pagati.

(1) ENAC – Dati di traffico 2015 e IATA Pax IS Dati relativi al traffico Italia 2015

(2) ATAG Aviation: Benefits beyond borders , 2016 report basato su dati 2014 www.atag.org

In questo contesto è di cruciale importanza comprendere che ogni incremento ai costi di viaggio avrà un impatto negativo sul traffico passeggeri e, di conseguenza, sul contributo al PIL e sul numero di posti di lavoro correlati. Abbiamo stimato che ogni 1% di aumento nei costi di viaggio in Italia si tradurrà in una riduzione rispettivamente di 790,000 passeggeri, di €80m di PIL e di 1300 posti di lavoro.

Purtroppo le tariffe degli Aeroporti Italiani sono cresciute significativamente da quando è stato introdotto il nuovo modello regolatorio. Una comparazione delle tariffe applicate in un campione rappresentativo degli aeroporti italiani (BLQ , CTA , CAG, PMO , TRN, VRN , NAP e OLB) dal 2013 , prima della implementazione del nuovo modello , mostra che è previsto per il 2019, l' anno conclusivo del quadriennio contrattuale, un incremento medio delle stesse pari al 27% (3).

Questo sviluppo evidenzia chiaramente la necessità di un rafforzamento del quadro normativo per evitare che gli aeroporti monopolistici abusino della loro posizione dominante.

Pertanto A4E , IBAR e IATA supportano la revisione da parte di ART del proprio modello di regolazione, riconoscendo che il presente regime normativo richiede miglioramenti per produrre gli effetti auspicabili come una maggiore trasparenza , miglioramenti nella qualità dei servizi resi, utilizzo efficiente delle infrastrutture , efficienza dei costi e prezzi più bassi per utenti e consumatori.

A nome dei nostri Associati, raccomandiamo quanto segue:

- Che lo stesso modello di regolazione si applichi per tutti gli aeroporti monopolistici in Italia, senza differenziazioni in base ai volumi di traffico passeggeri. Un tale impianto dovrebbe applicarsi anche per gli Aeroporti attualmente posti al di fuori della regolazione come Roma, Milano e Venezia. Tutti gli Aeroporti dovrebbero essere supervisionati da un singolo regolatore indipendente.
- Che l' applicazione dei principi di relazione ai costi, trasparenza, consultazione e non-discriminazione assicurino un impianto regolatorio robusto ed efficace.
- Che si ritorni all'applicazione del "Single Till", l'unico meccanismo in grado di generare tariffe in qualche modo comparabili a quelle prodotte da un ambiente competitivo.
- Che tutti gli utenti abbiano il diritto di essere consultati ed il diritto di presentare appelli ad un regolatore indipendente.
- Che gli Aeroporti comunichino proattivamente e con il necessario livello di trasparenza tutte le informazioni utili a giustificare le loro proposte tariffarie.
- Che una adeguata consultazione sui progetti infrastrutturali sia garantita.
- Che le tariffe aeroportuali siano basate su costi improntati all' efficienza e non su elasticità e parametri predeterminati
- Che gli obiettivi di qualità e la misurazione dei servizi resi siano adottati a seguito di consultazione con gli utenti.

(3) Source: airportcharges.com e documenti di consultazione – analisi basata sulla tariffa media per passeggero per un turnaround di un A320 con 180 posti , 90% di load factor , parcheggio di 30min per un volo intra EU non-Schengen

Le nostre osservazioni dettagliate sono allegate alla presente lettera. Rimaniamo a disposizione per qualsiasi approfondimento e confidiamo di poter discutere con Lei personalmente le caratteristiche di un efficace quadro regolatorio per gli Aeroporti italiani.

Firmato

Luciano Neri
IBAR
Secretary General

Tel: +39 335 7019282
seg.gen@ibarair.it

Thomas Reynaert
A4E
Managing Director
Regulatory Affairs

Tel: + 32 2 79 30 912
thomas.reynaert@a4e.eu

Andrea Wächtershäuser
IATA
Director Airport Infrastructure&

Tel: +41 22 770 2845
waechtersa@iata.org

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.

I Modelli differenziano gli aeroporti con meno di tre milioni di passeggeri annui, quelli tra i tre e i cinque milioni di passeggeri annui e quelli al di sopra dei cinque milioni.

La differenziazione degli aeroporti in base al volume di traffico passeggeri e le corrispondenti differenze nell'approccio regolatorio, non si sono dimostrate efficaci nella regolazione delle tariffe aeroportuali. La regolazione dovrebbe essere applicata in maniera consistente per tutti gli aeroporti con un potere di mercato.

ART presume nel "Call for Input" che gli aeroporti al di sotto dei tre milioni di passeggeri siano in competizione e/o che le Compagnie abbiano un forte potere negoziale nei confronti di questi aeroporti.

Sottolineiamo nuovamente che non ci si può affidare a delle soglie definite arbitrariamente per farne il riferimento di una regolazione efficace e che non si può automaticamente ritenere che le Compagnie abbiano potere negoziale. A nostro avviso tutti gli Aeroporti italiani dovrebbero essere regolati da un singolo impianto normativo, a meno che un test del potere di mercato (Market Power Assessment) condotto da ART giustifichi la inapplicabilità della regolazione.

Inoltre ART sostiene nel "call for input" l'esistenza di aeroporti che generano perdite e non in grado di coprire i propri costi operativi, ma non si preoccupa di produrre evidenza di un tale stato di cose. Questo assioma richiede inoltre un'attenta valutazione dal momento che teoricamente il recupero parziale dei costi è il risultato di stime dei costi irrealistiche (come per esempio una stima del WACC eccessivo, l'allocazione sproporzionata dei costi e dei beni al settore aviation, ipotesi di OPEX irrealistiche e mancanza di efficienza) e pertanto richiede ulteriore considerazione.

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.

Non è necessaria una data prefissata per la entrata in vigore delle tariffe e per le audizioni. E' necessario invece che la consultazione possa basarsi sugli ultimi dati finanziari disponibili. La tempistica richiesta a seguito della procedura di consultazione è trattata nella risposta al punto 9.

E' anche importante assicurare che, anche nell' ambito di un accordo pluriennale, si tengano audizioni annuali che siano adeguate e collaborative, dando la necessaria trasparenza sugli aggiornamenti e revisioni degli investimenti durante il periodo concordato.

Inoltre, gli utenti dovrebbero mantenere il diritto di richiedere una consultazione e/o una revisione delle tariffe quando lo ritengano necessario.

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.

Concordiamo con la proposta che ART conduca un esame preliminare dei documenti di consultazione così da garantire il rispetto degli adeguati livelli di trasparenza. La metodologia adottata per tali controlli preliminari dovrebbe essere oggetto di consultazione con gli utenti, per consentire a questi ultimi di avere piena consapevolezza di quali siano gli elementi sottoposti a validazione e quale sia il livello minimo di trasparenza richiesto.

La tempistica ufficiale della procedura di consultazione dovrebbe iniziare a seguito della messa a disposizione degli utenti dei documenti di consultazione (senza tener in conto l'esame preliminare da parte di ART).

L' inizio della procedura di consultazione dovrebbe peraltro essere segnato da una notifica formale a tutti gli utenti. Per una notifica formale non sono sufficienti la semplice pubblicazione sul sito web dell'Aeroporto o una comunicazione alle Associazioni. Inoltre ART dovrebbe comunicare direttamente l'inizio della procedura a tutti gli utenti registrati.

L' attuale impianto trarrebbe benefici da una più esplicita formulazione delle modalità di comunicazione che gli Aeroporti devono adottare nei confronti degli utenti durante la procedura di consultazione. Infatti mentre attualmente agli aeroporti è richiesto di

comunicare formalmente le proprie proposte tariffarie ad ART e agli utenti, la nostra esperienza dimostra che nella pratica non vi è una prassi coerente su come questo accada.

Di conseguenza, il tempo richiesto per accedere a tutte le informazioni pertinenti risulta inutilmente dilatato e le modalità sono spesso laboriose. Ad esempio nel caso di Lamezia Terme, i cui utenti potevano accedere ai documenti utilizzando un server ftp esterno che, per motivi di sicurezza, veniva bloccato dai firewall con i conseguenti considerevoli ritardi, mentre la consultazione era ufficialmente già iniziata.

Gli Aeroporti dovrebbero trasmettere proattivamente tutte le informazioni necessarie al contatto designato dei Vettori e delle Associazioni (per es. il responsabile degli acquisti o della regolamentazione di ogni singolo Vettore) e non dovrebbero limitarsi a confidare che i comitati degli utenti trasferiscano le informazioni o a postare informazioni di rilevante importanza sui loro siti.

E' pratica consolidata in Europa che gli Aeroporti inviino per e-mail alle Compagnie il materiale utile per la consultazione ed è un dovere degli Aeroporti mantenere una lista aggiornata degli utenti da utilizzarsi per le notifiche.

Pertanto raccomandiamo l'adozione di una procedura semplificata in cui:

1. L' Aeroporto trasmette gli inviti alla consultazione agli utenti e alle associazioni, anche attraverso ART.
2. Gli utenti si registrano per e-mail
3. Gli utenti registrati, a prescindere dalla loro presenza fisica alle audizioni, ricevono per e-mail il documento di consultazione compresi coloro che se si sono limitati ad esprimere interesse e sono impossibilitati a presenziare alle audizioni.

Le informazioni dovrebbero essere messe a disposizione con un adeguato grado di dettaglio e in anticipo rispetto alle audizioni cosicché le Compagnie e le loro Associazioni possano comprendere e valutare le giustificazioni delle proposte tariffarie. Un appropriato lasso di tempo dovrebbe essere accordato a Compagnie e Associazioni per esaminare le informazioni e prepararsi a sostenere una discussione approfondita e significativa nel corso delle audizioni.

A causa della attuale complessità e, in qualche caso della assenza, di una chiara notifica, il periodo di notifica (30 giorni dalla pubblicazione del documento di consultazione alla data della prima Audizione Pubblica) è troppo breve per consentire la necessaria ed appropriata analisi della proposta tariffaria predisposta dall' Aeroporto. Un periodo di 30 giorni può essere preso in considerazione solo in presenza di un chiaro e semplice processo con adeguata notifica, accesso diretto alla documentazione ed un corretto livello di trasparenza.

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.

L'impianto attuale comprende un sistema di diritti di voto basati sulle WLU dell'anno base della consultazione. È previsto inoltre che gli utenti che non abbiano partecipato alla audizione siano automaticamente conteggiati tra quelli favorevoli alla proposta e che a questi sia preclusa la possibilità di presentare ricorsi avversi alla decisione finale.

A tutti gli utenti aeroportuali, indifferentemente dalla loro presenza fisica alle audizioni, devono essere consentiti la partecipazione alle consultazioni ed il diritto di presentare ricorsi. E' inaccettabile che gli utenti impossibilitati a presenziare alle audizioni siano considerati come votanti che hanno approvato la proposta dell'Aeroporto. Questo elemento si deve considerare anche alla luce del fatto che le audizioni calendarizzate dai singoli Aeroporti sono spesso concomitanti, come dimostrato recentemente dalle convocazioni per le audizioni annuali di Napoli , Torino , Bologna e Cagliari che cadevano nella stessa data.

L'esperienza passata ha dimostrato chiaramente che la norma attuale per cui i voti degli utenti che non partecipano alla audizione siano automaticamente conteggiati tra quelli favorevoli alla proposta è distorsiva e va pertanto rimossa. A Bologna (Maggio 2015) e Napoli (Settembre 2015) le audizioni si conclusero formalmente con un voto favorevole solo grazie alla norma che prevede il conteggio automatico dei voti degli assenti tra quelli favorevoli alla proposta.

Ulteriori correttivi alle norme incluse nei modelli sono richiesti per risolvere il fatto che gli utenti che non partecipano alle audizioni perdono il diritto a partecipare al prosieguo della consultazione (in forma orale o scritta) e a partecipare alle susseguenti discussioni. Gli utenti eventualmente assenti alla prima audizione dovrebbero continuare a ricevere informazioni riguardo alle consultazioni successive ed a qualsiasi revisione della proposta iniziale, e dovrebbero pertanto essere in grado di presentare osservazioni al Gestore Aeroportuale o di appellarsi all' ART.

Per quanto riguarda il sistema di voto, non concordiamo con il fatto che un voto di maggioranza a favore della proposta dell'Aeroporto escluda il diritto all' appello. Una tale procedura è contraria a quanto stabilito dall' Art. 11 della Direttiva e all' Art. 37.3(g) del DL 201/2011, che prescrivono all'ART di accettare appelli da tutti i soggetti interessati.

Il voto può essere usato per documentare il punto di vista degli utenti durante la procedura di consultazione e in tal caso dovrebbe basarsi sulle WLU medie calcolate sulle due stagioni IATA antecedente e successiva alla consultazione, invece di quelle riferite all' anno base. La informazione sulle WLU dovrebbe essere messa a disposizione degli utenti tra i documenti di consultazione prima della audizione.

Come esempio negativo delle metodologie correnti si può citare la consultazione tenutasi a TRN (Gennaio 2016): ad uno dei vettori era attribuita una significativa quota di WLU calcolata sui dati relativi al 2014 , nonostante il fatto che la Compagnia in questione avesse nel frattempo cessato le proprie operazioni in quell' Aeroporto. Con il sistema attuale di voto, questo Vettore rappresentava una fetta importante dei voti ma, data la riduzione delle sue

operazioni in quello scalo, non aveva alcun interesse a partecipare. Di nuovo, in questo caso la assenza sarebbe stata interpretata come approvazione della proposta tariffaria.

Raccomandiamo inoltre la suddivisione delle procedure di voto (ai fini della corretta documentazione) fra i principali elementi soggetti a consultazione, come il CAPEX, i livelli tariffari, gli indicatori di qualità ed il Service Level Agreement, che dovrebbe essere documentata nei verbali delle audizioni. Come è risultato evidente a CAG, gli utenti potrebbero richiedere di esprimere un voto sui singoli elementi della proposta messa in consultazione per esprimere la propria approvazione o il proprio dissenso su alcune specifiche parti della proposta.

Il modello dovrebbe prescrivere con chiarezza che le Compagnie e le loro Associazioni siano messi in condizione di esprimere i propri punti di vista per iscritto anche se non partecipano alle audizioni, cosicché le loro osservazioni siano prese nella dovuta considerazione e trovino risposte da parte del Gestore come richiesto dall' Art 6(2) della Direttiva. Dato che potrebbero intervenire cambiamenti rispetto alla proposta tariffaria iniziale, gli Aeroporti dovrebbero essere richiesti di consultare tutti gli utenti sulla proposta finale così come sui cambiamenti apportati alla base dei costi o alla metodologia di calcolo utilizzata per la determinazione delle tariffe.

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.

L' attuale modello prevede che la consultazione sia completata in un tempo massimo di ottanta giorni e che l'esito sia inviato all' Autorità per approvazione nei quaranta giorni successivi.

Comprendiamo la posizione dell'ART che prevede la possibile necessità di un lasso di tempo supplementare in funzione del volume dei documenti, della carenza di informazione, di errori materiali nei calcoli e di differenti vedute tra i soggetti interessati. Riteniamo che sia una responsabilità dell'ART identificare i casi che richiedono un differimento della scadenza.

ART dovrebbe anche assicurare che gli Aeroporti presentino nuove informazioni o proposte almeno 5 giorni lavorativi prima della data di una audizione, in modo da permettere una adeguata analisi della documentazione e che trascorranò almeno 10 giorni lavorativi tra una audizione e la successiva.

Durante il periodo di revisione il livello tariffario vigente deve continuare ad applicarsi fino alla pubblicazione della decisione finale di ART.

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.

Notiamo che gli aeroporti hanno in essere un dialogo continuativo con le Compagnie – Clienti che include la conoscenza dei loro programmi e delle loro esigenze in termini di capacità aeroportuale. Come parte del processo di consultazione, raccomandiamo che gli aeroporti organizzino una pre-consultazione con le Compagnie sul tema delle previsioni di traffico per discutere i loro modelli previsionali e le ipotesi macro per le variabili utilizzate. Separatamente gli Aeroporti dovrebbero anche inviare richieste individuali alle Compagnie per ricevere i loro contributi sulle previsioni di traffico in maniera standardizzata ed in anticipo rispetto alla consultazione, in modo tale che queste informazioni siano utilizzabili come un elemento che contribuisca alla determinazione delle tariffe.

Nel caso di disaccordo sulle previsioni di traffico, uno studio indipendente dovrebbe essere condotto da ART.

L'attuale schema di condivisione dei rischi sul traffico ci preoccupa e richiede degli aggiustamenti. Come già sottolineato, un'appropriata previsione del traffico approvata da un regolatore indipendente rende superfluo un meccanismo di condivisione dei rischi di traffico. Un tale accorgimento dovrebbe essere preso in considerazione solo se viene ritenuto necessario nel corso della consultazione. L'attuale schema che prevede che i proventi in eccesso siano destinati ad un apposito fondo e spesi in investimenti infrastrutturali non è appropriato ed è discriminatorio.

Un andamento del traffico superiore alle previsioni non dovrebbe generare automaticamente nuovi investimenti. Inoltre, il procedimento è complesso e richiede un monitoraggio dettagliato degli investimenti finanziati da questo fondo dedicato per garantire che questi non siano inclusi nella base di costo delle tariffe attraverso una qualsiasi forma di costo del capitale o di ammortamenti. I proventi in eccesso generati da livelli di traffico superiori alle previsioni dovrebbero essere restituiti agli utenti con la diminuzione immediata delle tariffe aeroportuali.

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.

Le informazioni inviate alla Autorità a sostegno della proposta tariffaria dovrebbero essere distribuite anche alle Compagnie per consentire una appropriata trasparenza e un confronto significativo finalizzato al raggiungimento di un accordo tra un aeroporto e i suoi utenti. Non dovrebbe esserci alcuna differenza nei livelli di informazione messi a disposizione di ART e degli utenti.

La trasparenza è un principio tariffario chiave incardinato nelle politiche ICAO in materia di tariffe e ancor meglio definito nella Direttiva. Pertanto gli Aeroporti devono garantire che le Compagnie, in qualità di utenti, ricevano informazioni complete ed adeguate sui livelli tariffari e sui piani di investimento per le infrastrutture. Il Gestore Aeroportuale deve giustificare la struttura tariffaria proposta e dimostrare in maniera trasparente che le tariffe sono basate sui costi e non-discriminatorie, come appunto previsto dalle politiche ICAO sulle tariffe e dalla citata Direttiva. Il medesimo risalto a questi principi dovrebbe trovare accoglienza nel modello regolatorio posto in atto in Italia.

Le Compagnie hanno l'esigenza di sapere con esattezza cosa stanno pagando e il Gestore Aeroportuale deve giustificare i piani di investimento e gli sviluppi che hanno un impatto sugli utenti. Inoltre le Compagnie hanno la esigenza di ricevere informazioni adeguate per valutare i futuri piani operativi dell'aeroporto ed essere certe che gli investimenti siano produttivi in relazione ai costi, che siano improntati all'efficienza e che rispondano alle esigenze degli utenti.

E' di cruciale importanza che l'informazione storica, attuale e previsionale sui dati finanziari, operativi e programmatici sia fornita con un appropriato livello di dettaglio. Se da una parte il livello di trasparenza richiesto dall'attuale modello di regolazione ha registrato miglioramenti significativi, dall'altra non si è ancora raggiunto un livello informativo tale da consentire che la partita si giochi ad armi pari.

Questa carenza nelle informazioni messe a disposizione delle Compagnie era dimostrata nella Delibera ART 110/2016, con la quale ART correggeva un errore nel Capitale Investito Netto. L'informazione non era richiesta dai modelli ART, ed era quindi esclusa dalla disamina degli utenti che non erano in condizione di verificare la proposta proprio a causa della mancanza di tali dati.

Per ricapitolare, le seguenti informazioni devono essere incluse:

- Dati Finanziari
 - Dati storici su proventi e costi (suddivisi tra le principali categorie di costo) in funzione della durata del periodo tariffario
 - Dati previsionali su proventi e costi in funzione della durata del periodo tariffario
 - Segmentazione del fatturato, con una completa suddivisione dei proventi commerciali/aeronautici che includa i criteri e le metodologie di allocazione.
 - Struttura finanziaria della Azienda ed impegni degli azionisti
 - Costi unitari completi di metriche ed obiettivi di produttività
 - Capitale, indebitamento, costo degli interessi ed ammortamenti
 - Costo del capitale, con il dettaglio dei parametri adottati per il calcolo
 - Informazioni sulla base patrimoniale (aeronautica e non aeronautica)

- Dati operativi
 - Dati storici sui livelli di traffico, movimenti, passeggeri e merci

- Previsione dei livelli di traffico
 - Livelli di personale preposto ai servizi principali
 - Livelli di servizio, consegna delle funzioni principali, soddisfazione dei clienti etc.
- Dati previsionali
 - Master plan, con una completa suddivisione tra i progetti capex di breve, medio e lungo termine
 - Analisi di business a supporto degli sviluppi infrastrutturali
 - Fattori di crescita e di rischio, interni ed esterni
 - Contributi pubblici

Per agevolare una completa e spedita analisi della proposta, tutti i dati dovrebbero essere disponibili sin dall' inizio della consultazione in formato excel.

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.

L'informazione di carattere economico relativa agli anni precedenti è rilevante sia al fine di comprendere gli sviluppi, fattori chiave nei cambiamenti della struttura dei costi, che di analizzare le tendenze che avanzano. Riteniamo, pertanto, che questo sia un elemento fondamentale nella trasparenza che deve essere fornita dal concessionario (come descritto nella domanda precedente).

I dati dovrebbero essere resi disponibili in linea con il periodo tariffario previsto, in modo che se un accordo è previsto per un periodo di quattro anni, i dati storici dovrebbero essere forniti per gli ultimi 4 anni e per l'anno attuale, così come dovrebbe essere fornita la previsione per i 4 anni successivi.

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.

A seguito della decisione formale di ART sulle tariffe aeroportuali, la notifica a IATA dovrebbe essere comunicata 90 giorni prima che le nuove tariffe entrino in vigore (data di decorrenza dei nuovi livelli tariffari, da segnalare nei biglietti per i viaggi a partire da quella data). È fondamentale che questo sia basato sulla decisione finale dell'ART, non sulla proposta finale dell'aeroporto.

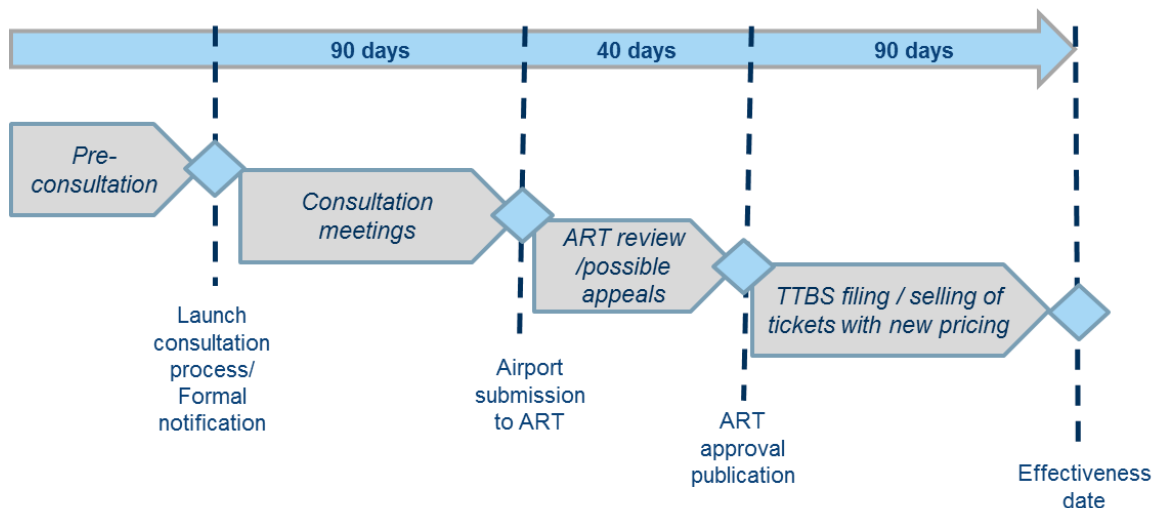
CALL FOR INPUT 10

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.

Va notato che i biglietti vengono già venduti fino a 365 giorni prima della data di viaggio e al fine di minimizzare l'impatto del nuovo livello di tariffe *che non sono state correttamente riscosse*, è necessario un minimo di 90 giorni. In Italia fino al 60% dei posti sono già venduti 90 giorni prima della data del viaggio (a seconda della destinazione e del tipo di viaggio questo numero potrebbe essere ancora più alto), e fino all'80% sono venduti 60 giorni prima.

Inoltre, l'Autorità dovrebbe prendere in considerazione la sentenza del TAR del Lazio del 2016, che riafferma il principio per cui il preavviso minimo di 60 giorni, prima che le nuove tariffe entrino in vigore, si riferisce all'acquisto dei biglietti e non, come è avvenuto finora, alla data di partenza (data di decorrenza del nuovo livello di tariffe).

Vi proponiamo quindi il seguente calendario per l'intero processo di consultazione:



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.

Come accennato in precedenza, la notifica delle tariffe definitive dovrebbe essere eseguita sulla base della decisione dell'ART. In caso di ricorso, quando sarà necessario più tempo per determinare la decisione finale, l'attuale livello di tariffe dovrebbe rimanere in vigore a meno che non sia stata emanata la decisione definitiva. Questa fungerà quindi da riferimento per la notifica (con il tempo di esecuzione appropriato, come descritto sopra).

Se una proposta di revisione delle tariffe entra in vigore prima che l'ART emani la sua decisione definitiva, e questo livello di tariffe è in realtà già incluso nel prezzo dei biglietti (e riscosso tramite il passeggero) potrebbe verificarsi una situazione per cui l'ART decida di ridurre le tariffe mentre i passeggeri hanno già pagato troppo. Per evitare complicazioni di questo tipo solo la decisione finale dovrebbe essere invocata per cambiamenti nei sistemi delle compagnie aeree.

CALL FOR INPUT 12

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

Le responsabilità dell'ART in merito alle tariffe relative all'assistenza delle PRM devono essere chiarite al fine di stabilire se l'ART abbia il compito di far rispettare tali regole e rivederne i costi e le tariffe. Il mandato e la responsabilità per l'applicazione del regolamento 1107/2006 spetta all'ENAC.

A nostro avviso, è importante che la stessa autorità di controllo indipendente sia responsabile della revisione delle tariffe relative sia all'assistenza delle PRM che all'assistenza a terra (qualora prestata in regime di monopolio) e per il livello generale delle tariffe aeroportuali. Ciò al fine di garantire che i costi siano adeguatamente assegnati ai singoli servizi e al fine di evitare che si verifichino sussidi incrociati.

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.

La struttura delle tariffe non può essere pre-determinata nel quadro della regolamentazione economica. Deve essere fornita maggiore trasparenza sulla struttura dei costi per quanto riguarda le strutture e i servizi a cui le tariffe aeroportuali si riferiscono. La struttura delle tariffe deve essere soggetta alla consultazione con gli utenti, nel pieno rispetto del principio di non discriminazione tra utenti.

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.

Il costo del capitale medio (WACC) è un parametro fondamentale nella determinazione dei diritti aeroportuali, è essenziale quindi che venga calcolato utilizzando una metodologia robusta.

Nella definizione del WACC l'ART dovrebbe continuare ad usare il meccanismo di determinazione del prezzo basato sul mercato dei capitali (in inglese CAPM), ma non dovrebbe fissarne i parametri ex-ante. La valutazione di ciascuno dei parametri del WACC richiede sia competenze tecniche, che l'accesso a rilevanti dati dei mercati finanziari. Data la complessità della materia l'ART dovrebbe quindi guidare questo processo, anche con l'aiuto di consulenti esterni ed esperti

indipendenti. L'ART dovrebbe garantire la completa trasparenza sui dati utilizzati, mentre le parti interessate dovrebbero essere consultate.

Nel calcolo del costo del capitale, l'ART dovrebbe prendere in considerazione il WACC e la base patrimoniale delle attività regolate, garantendo la trasparenza sulla sua determinazione.

È allarmante che nel modello normativo attuale i parametri siano stati predefiniti, senza la necessità di una revisione e adeguamento in funzione delle condizioni di mercato. Questo modello normativo ha portato ad un valore del WACC negli aeroporti regolati dall'ART superiore al 10%, mentre in altri aeroporti al di fuori della regolamentazione dell'ART ben al disotto del 10% (anche se questi valori non sono stati ancora consultati).

Inoltre, la predeterminazione di questi elementi ha portato a determinazioni al di fuori di un accordo tra utente-aeroporto garantito dalla Direttiva. Ad esempio, a PMO (2016) nel corso della consultazione il Gestore ha corretto al ribasso il WACC ed il voto favorevole degli utenti è stato ottenuto anche per questo motivo. Successivamente, a seguito di una decisione della Autorità, l'aeroporto ha dovuto alzare nuovamente il WACC per conformarsi ai parametri del modello.

Il costo del capitale dovrebbe essere rivisto per ciascun periodo regolato. Presentiamo qui sotto la nostra proposta per i parametri usati nella determinazione del WACC

Risk free rate

Notiamo che il tasso che l'ART ha presupposto essere privo di rischio (Risk Free Rate) è quello a 10 anni dei titoli di debito, stimato essere al 3.9%.

Il tasso privo di rischio dovrebbe basarsi su una valutazione dei rendimenti dei titoli di Stato a lungo termine, piuttosto che essere predeterminato nei modelli. Quando questi rendimenti sono soggetti a volatilità e prezzi elevati a causa, per esempio di difficoltà finanziarie particolari del Paese, non è opportuno usare i tassi dei titoli di stato di una singola nazione. Devono essere invece considerate alternative, ad esempio, il tasso disponibile nel paese con il tasso più basso d'Europa.

Beta asset

Il beta asset rappresenta la rischiosità intrinseca del business. In situazioni d'assenza di concorrenza, come negli aeroporti regolamentati, i rischi sono molto bassi e quindi è ragionevole aspettarsi un valore del beta inferiore a 1.

Per stimare il valore del beta del risparmio devono essere utilizzati beta azionari di società comparabili e rilevanti. Questi dovrebbero essere aziende che sono simili, cioè attività aeroportuali regolamentate di aeroporti con le stesse caratteristiche dell'aeroporto in questione. Questo includerebbe il traffico passeggeri, il modello single o dual till, la struttura della proprietà, il programma di investimenti, il regime normativo e la presenza di un regolatore indipendente. Aeroporti al di fuori dell'Europa sono meno rilevanti a causa di differenze nei contesti normativi e politici, con influenza sul rischio, mentre si potrebbero usare anche altri settori regolamentati.

E' pratica consolidata utilizzare la formula Modigliani-Miller, o la formula Hamada, di togliere la leva (de-lever) ai beta azionari di attività comparabili. I fornitori dei dati finanziari apportano modifiche al beta con l'effetto di farlo convergere verso 1 (beta Blume-adjusted). Anche se questo può significare una diversificazione delle imprese, non è considerato una pratica corretta per le entità regolate.

In aeroporti che usano il dual till, l'uso di beta del gruppo, piuttosto che beta per le attività regolamentate, si traduce in una distorsione verso l'alto, in quanto le attività non regolate sono chiaramente più rischiose delle attività regolate. Ad esempio, il commercio al dettaglio, hotel e gli investimenti immobiliari sono attività non regolamentate che hanno rischi più elevati rispetto alle attività aviation. Di conseguenza, il beta del gruppo non è il metodo corretto per stimare il rischio delle attività regolamentate. Quindi l'ART dovrebbe attribuire un beta per il business regolamentato, stimando i singoli beta e utilizzando una ponderazione rilevante per ogni attività in modo da determinare l'appropriata beta del settore aviation.

Premio per il Rischio Azionario (Equity risk premium)

Il premio per il rischio azionario (ERP) deve essere impostato su una visione di lungo termine, che riflette la natura dei periodi di investimento per le attività regolamentate. Le esigenze di premio dovrebbero essere basate su evidenze storiche dei mercati finanziari, piuttosto che da osservazioni soggettive. Un'analisi più completa dei dati storici e paesi coperti dovrebbe essere fatta usando il set di dati preparato dai Prof.ri Dimson, Marsh e Staunton (DMS) della London Business School, che include i dati storici dal 1900. Le risultanze derivanti da osservazioni soggettive sono inaffidabili e di difficile interpretazione, e quindi non così robuste come i dati storici.

Mentre è possibile prendere in considerazione un singolo paese, è opportuno attribuire maggior peso ad un campione più ampio, in particolare, se il valore storico per quel determinato paese è molto alto o basso a causa di specifiche ragioni storiche (ad esempio, una crisi finanziaria). Questi non potrebbero fornire una buona guida per le aspettative future. In tali casi è opportuno considerare rendimenti di diverse economie. Inoltre, dato che gli aeroporti sono attività con profili di investimento a lungo termine, la media geometrica riflette meglio della media matematica l'orizzonte d'investimento superiore.

Livello di Indebitamento (Gearing)

Il livello di indebitamento utilizzato nella definizione del WACC dovrebbe essere basato su una struttura di business finanziata in modo efficiente. La struttura del debito dovrebbe riflettere le evidenze del mercato e altre decisioni da parte di altri regolatori indipendenti sull'appropriato livello di indebitamento. Il livello di indebitamento dovrebbe essere appropriato per un aeroporto regolamentato, con un carico di debito sostenibile a lungo termine. Le agenzie di rating potrebbero essere utilizzate per determinare quali livelli di indebitamento siano sostenibili.

Cost of debt

Il costo del debito dovrebbe essere impostato nel contesto di comparatori appropriati - vale a dire il costo del debito per le società di servizi pubblici con un'infrastruttura non-competitiva (per esempio rete del gas). I premi di debito dovrebbero essere determinati in linea con i rating di credito. Gli autofinanziamenti dell'aeroporto dovrebbero essere considerati così come eventuali accessi a finanziamenti garantiti dallo Stato da parte di aeroporti di proprietà pubblica.

Aliquota Fiscale (tax rate)

L'ART dovrebbe usare l'aliquota fiscale effettiva, che potrebbe variare nel tempo e caso per caso.

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.

L'applicazione del regime tariffario di tipo "dual-till" ha contribuito in modo significativo ad un trend negativo di incremento del livello dei diritti aeroportuali in Italia e un ritorno al regime di tipo "single-till" è essenziale per evitare che gli aeroporti abusino della loro posizione di monopolio.

In un regime di tipo *single till*, il livello massimo consentito dei diritti per le attività aeronautiche è determinato in modo da consentire agli aeroporti di conseguire un utile ragionevole da tutto il capitale investito, dopo aver tenuto conto del livello atteso dei ricavi da servizi non aeronautici.

Un regime di tipo *single till* e' giustificato non solo in virtù dell'interdipendenza esistente tra i passeggeri che le compagnie aeree portano negli aeroporti e i ricavi non aeronautici che tali passeggeri generano per gli aeroporti medesimi, ma anche in quanto tale regime garantisce che gli extra profitti derivanti da ricavi commerciali siano utilizzati per ridurre i diritti aeroportuali e limitare privilegi monopolistici. Deve riconoscersi che in assenza di attività aeronautiche vi sarebbe minima, o nessuna, attività commerciale.

Il *single till* è l'unico meccanismo che guarda all'aeroporto come ad un'unica entità economica e garantisce, con la giusta regolamentazione economica, che l'aeroporto consegua un adeguato profitto nell'ambito di tutte le attività aeroportuali, come un'unica entità economica.

In assenza di concorrenza, la regolamentazione è necessaria per produrre un risultato che sia vicino al risultato competitivo, impedendo in tal modo profitti eccessivi e favorendo risultati economicamente efficienti in termini di operazioni, investimenti e tariffe. In un ambiente competitivo, un aeroporto, ove prevedesse un aumento dei profitti non aeronautici in funzione del numero di passeggeri, compenserebbe i ricavi derivanti da attività non aeronautiche con il livello dei diritti aeroportuali. Tale risultato può essere conseguito solo con un modello di tipo *single till*. Ciò trova riconoscimento negli orientamenti della Commissione europea in materia di aiuti di Stato, in base ai quali le entrate commerciali derivanti dall'incremento di traffico passeggeri dovrebbero essere prese in considerazione ai fini del MEO test.

Ciononostante, il quadro regolatorio dell'ART individua il *dual till* quale meccanismo di default, sebbene l'ART abbia la facoltà di decidere se sia necessario un contributo della cassa commerciale per promuovere la concorrenza.

Fermo restando che riteniamo che il sistema dovrebbe basarsi su un meccanismo di tipo *single till*, rileviamo che l'art. 11-nonies, comma 1, lett. e) della legge 248/2005 dispone che almeno il 50% del margine commerciale conseguito dal gestore aeroportuale sia utilizzato a decremento del livello dei diritti aeroportuali. Questo dovrebbe costituire quantomeno il punto di partenza nel quadro regolatorio.

Il quadro regolatorio non affronta la questione dell'allocazione di costi, attivo e investimenti tra le attività aeronautiche e quelle commerciali, con il rischio che le attività aeronautiche sostengano i costi delle attività commerciali. Considerato che gli aeroporti sono incentivati ad allocare troppe voci di costo alle attività regolate, dovrebbe procedersi ad una dettagliata revisione dell'allocazione di costi e attivo, in consultazione con gli utenti e con determinazione dell'autorità indipendente.

Rileviamo che laddove le autorità di regolazione sono state chiamate ad esaminare la base per l'allocazione di costi e attivo nei maggiori aeroporti europei – ad esempio in Francia, Spagna, e Svizzera – le stesse hanno ritenuto necessario apportare modifiche volte a ridurre i costi da recuperare tramite i diritti aeroportuali.

16. Efficienza dei costi

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.

L'attuale quadro regolatorio non prevede linee guida e incentivi tali da garantire l'efficienza delle gestioni aeroportuali, ed è necessario determinare obiettivi di efficienza chiari nell'ambito del modello.

Quale punto di partenza, occorre individuare gli indicatori di efficienza quali Opex / passeggero, costi del personale / passeggero e parimenti per il livello degli investimenti in relazione al traffico e all'Opex. Tali indicatori devono essere oggetto di discussione nell'ambito della consultazione al fine di determinare il richiesto obiettivo di efficienza per aeroporto, nonché un benchmark di efficienza appropriato, soggetti ad aggiornamenti annuali.

17. Parametri di elasticità

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.

L'uso di valori di elasticità predeterminati, sui quali sono basati i costi operativi, non promuove l'efficienza. Tali valori sono basati su dati storici e non tengono conto delle economie di scala.

Nell'ambito delle varie procedure per la revisione dei diritti aeroportuali che hanno avuto luogo nel corso del 2015 e del 2016, abbiamo spesso riscontrato considerevoli differenze nei "Costi regolatori ammessi" (cfr Modelli ART - Definizioni, punto 9) presentati dagli operatori aeroportuali, anche tra aeroporti con livelli di traffico comparabili. Inoltre, l'attuale quadro regolatorio consente di ribaltare sugli utenti tali costi per l'anno base, qualunque sia il loro livello, attraverso un semplice meccanismo di recupero dei costi, non incentivando alcuna efficienza.

L'esistenza di parametri predefiniti (ad esempio le elasticità dei costi, i tassi di ammortamento) rende ridondante il processo di consultazione. I diritti aeroportuali potrebbero non riflettere i costi reali se alcuni elementi di calcolo dei costi sono predeterminati e/o basati su elasticità che non sono rilevanti per l'aeroporto in questione.

I diritti dovrebbero essere basati su operazioni e investimenti efficienti, come ci si aspetterebbe in mercati concorrenziali. Il quadro regolatorio dovrebbe dunque essere delineato in modo da replicare tale risultato con incentivi e sanzioni adeguati.

Il regolatore dovrebbe garantire che i costi siano sostenuti in maniera efficiente in ogni aeroporto e che vi sia trasparenza circa i costi effettivi, il modo in cui sono calcolati e come sono ripartiti tra attività regolate e commerciali. Anche gli obiettivi di efficienza e le aliquote di ammortamento dovrebbero essere specifici per ogni aeroporto.

Riteniamo che tale approccio dovrebbe essere rivisto e auspichiamo l'introduzione di misure volte a sanzionare le inefficienze degli operatori aeroportuali, incoraggiando piuttosto un controllo più severo dei costi.

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.

Oltre alle elasticità di costo, che sono definite nel modello per determinare i costi operativi, i modelli ART prevedono costi che sono riferiti a disposizioni normative e/o regolamentari.

Siamo fermamente convinti che non vi sia alcuna necessità di inserire ulteriori costi, non prevedibili, all'interno del quadro normativo. I rischi di impresa che un aeroporto potrebbe doversi assumere è coperto nel WACC e l'eventuale inclusione automatica di costi incrementali richiede un adeguamento del rischio incluso nel WACC.

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.

Qualsiasi adeguamento tariffario sotto l'argomento motivo di interesse pubblico e tasse ambientali è inaccettabile.

Tutte le tipologie di addebito debbono essere oggetto di consultazione e qualsiasi iscrizione automatica di costi esterni, che non siano correlati alla fornitura di infrastrutture riferite al trasporto aereo, risulta incompatibile con il quadro regolatorio e non può essere accettata.

Per quanto concerne potenziali oneri riferiti ad inquinamento acustico e ambientale, il rumore negli aeroporti dovrebbe essere affrontato nel modo più economicamente conveniente, e gli oneri connessi a tale rumore introdotti solo come parte di un programma di gestione del rumore più ampio.

In conformità con l'Approccio Bilanciato dell'ICAO, il rumore aeroportuale sotto il profilo dei costi, deve essere affrontato nel modo più conveniente attraverso l'esplorazione di quattro elementi principali, vale a dire la riduzione alla fonte, la pianificazione e la gestione del territorio, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e non, come prima risorsa, le restrizioni operative. Le decisioni sulle misure dirette a contenere il rumore dovrebbero essere precedute da una valutazione del problema del rumore a livello dell'aeroporto interessato, dalla valutazione dei costi e dell'impatto economico delle misure disponibili, e dalla consultazione con le parti interessate.

Se, dopo aver condotto adeguate analisi e consultazioni, gli oneri sul rumore sono ritenuti necessari, la metodologia di addebito deve essere semplice, verificabile e armonizzata in tutti gli aeroporti.

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.

In merito agli accordi tra gli aeroporti e le singole compagnie aeree, si richiede all'Autorità di fornire ulteriori chiarimenti sul ruolo che codesta Autorità si propone, in particolare in considerazione del fatto che il Ministero dei Trasporti Italiano ha recentemente emanato linee guida ad integrazione di un quadro giuridico europeo ben definito sugli aiuti di Stato.

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.

Apprezziamo l'opportunità di poter fornire ulteriori contributi sulla base degli elementi raccolti nel corso delle consultazioni; più specificatamente nelle seguenti aree:

- a) Il ruolo dell'autorità di vigilanza indipendente
- b) necessaria consultazione sugli investimenti e sulle nuove infrastrutture
- c) i Service Level Agreement

- a) Il ruolo dell'autorità di vigilanza indipendente

Gli Aeroporti in regime di monopolio non dovrebbero essere responsabili della determinazione delle proprie tariffe. Vi è un ruolo chiaro per L'Autorità di Vigilanza Indipendente (ISA), che non dovrebbe essere limitato alla sola revisione della corretta applicazione delle formule nel calcolo dei costi, ma dovrebbe garantire che le tariffe siano basate su costi efficienti, attraverso un processo di consultazione trasparente. L'ISA dovrebbe garantire che la direttiva sui diritti aeroportuali, nonché i principi dell'ICAO, siano pienamente rispettati. Vi è inoltre la necessità di valutare se il gestore aeroportuale stia applicando misure corrette in termini di efficientamento dei costi e se il piano di investimenti proposto corrisponda alla necessità degli Utenti, alla domanda del mercato e alle esigenze in termini di capacità.

b) necessaria consultazione sugli investimenti e sulle nuove infrastrutture

L'esperienza acquisita nel corso delle consultazioni ha evidenziato come i piani di investimento siano già predeterminati, di conseguenza le compagnie aeree non sono adeguatamente consultate sugli sviluppi infrastrutturali, sul se e come gli stessi soddisfino le esigenze degli Utenti e sull'impatto del CAPEX sulle tariffe. Gli utenti dell'Aeroporto debbono avere un ruolo attivo nel determinare gli investimenti necessari.

L'inclusione della pianificazione degli investimenti nel processo di consultazione è un elemento fondamentale per garantire una corretta revisione del piano di investimenti in conto capitale, e non dovrebbe essere limitato al periodo di quattro anni in quanto è importante per comprendere lo sviluppo a lungo termine del piano industriale

Allo scopo di condividere con il gestore aeroportuale la stessa visione per quanto riguarda la pianificazione degli investimenti, gli Utenti hanno bisogno di essere consultati in una fase iniziale al fine di:

- Concordare una base per la valutazione dei progetti in corso, ovvero il progetto che viene proposto contribuisce in maniera significativa alla "visione"?
- Trovare soluzioni accettabili dal punto di vista dell'ambiente, che superino i problemi di capacità
- Stabilire una posizione comune in relazione ai programmi futuri di miglioramento della capacità
- Superare le differenze di opinione sui requisiti di incremento della capacità

È necessario garantire che le seguenti aree siano esaminate e concordate tra il gestore aeroportuale e gli utenti:

- Un Master Plan aeroportuale concordato
- Una chiara comprensione del piano regolatore del territorio circostante
- Un'analisi indipendente / previsione dalla domanda futura e la revisione delle capacità attualmente disponibile (dei singoli sotto-sistemi, ad esempio, il check-in, il controllo passaporti, etc e per segmento di mercato, ad esempio, internazionale o nazionale, a breve / medio / lungo raggio e per tipo a / c).
- Un Piano decennale di Investimento in Capitale (PIC) prioritario, concentrandosi sui primi 5 anni ma con riferimento alle opzioni di sviluppo più a lungo termine, come delineato nel Master Plan
- Comprensione della potenziale incidenza del piano investimenti proposto sui diritti aeroportuali, costi operativi e qualità del servizio.

Ulteriori informazioni sono necessarie per comprendere il traffico attuale e l'ipotetico piano per almeno un periodo di 5 anni:

- sistemi infrastrutturali Airside (piste, vie di rullaggio, piazzali, stand e porte di imbarco)
- Terminal passeggeri (piazzole, gates serviti da finger o con imbarco remoto, sistemi di smistamento bagagli, attività commerciali)
- Cargo terminal
- Elementi a supporto, ad esempio il catering, manutenzione velivolo, Veicoli di Soccorso ed Antincendio (RFFS) stoccaggio e fornitura di combustibile, energia etc.
- Prassi operative in grado di trovare soluzioni operative
- Sistemi di accesso di superficie (strada, ferrovia e mare)
- Uso del suolo adiacente, incl. progetti immobiliari
- Progetti di miglioramento, in corso e continuativi, ed investimenti (compresi i costi/benefici associati per tutte le parti interessate su tutti i progetti)

a) accordo sul livello dei servizi

Nel corso delle consultazioni precedenti la formulazione attuale sullo SLA ha spesso portato a lunghe discussioni, e persino a ricorsi. Al fine di minimizzare il rischio di controversie il principio che uno SLA deve far parte della proposta del Gestore deve essere chiaramente indicato (rif. Art 5.1.2)

Una proposta di SLA - completo di dati storici e informazioni sui metodi di raccolta dei dati - dovrebbe essere parte integrante del Documento di consultazione iniziale.

Un Service Level Agreement (SLA) è un accordo negoziato tra due parti in cui il livello di servizio è definito formalmente. Ogni specifica area del campo di applicazione del servizio dovrebbe essere soggetto allo stesso livello di controllo.

Dal momento che gli aeroporti sono costruiti unicamente per servire da infrastruttura dell'aviazione a consentire alle compagnie aeree di operare, i Vettori sono gli utenti primari degli aeroporti e una delle principali fonti di reddito per i gestori aeroportuali, gli operatori, l'indotto ed i servizi. Gli Aeroporti e le Compagnie Aeree hanno anche un interesse comune nel fornire prestazioni aeroportuali che migliorino l'efficienza, ottimizzino l'esperienza dei passeggeri e siano a supporto della concorrenza tra gli Utenti che, a sua volta, favorisce i passeggeri, i nostri clienti comuni.

Lo scopo di uno SLA aeroportuale è quello di fornire al Gestore una chiara comprensione dei livelli di servizio e dei risultati richiesti al fine di soddisfare le aspettative degli Utenti (in genere le Compagnie Aeree) in cambio dei diritti aeroportuali da loro pagati.

I livelli di servizio saranno concordati congiuntamente tra gli Utenti e i Gestori Aeroportuali. La creazione di una best practice relativa al Service Level Agreement tra il Gestore e gli Utenti deve basarsi su un approccio di apertura, trasparenza e collaborazione, al fine di promuovere una cultura di miglioramento continuo.

Obiettivi del SLA sono:

- Istituire un quadro di norme per i principali standard di servizio e la misurazione delle prestazioni al fine di soddisfare le esigenze degli utenti.

- Fornire livelli di servizio costanti, e promuovere il miglioramento continuo.
- Stabilire un chiaro collegamento tra gli standard di servizio dell'aeroporto ed i costi per gli Utenti.
- Incentivare l'aeroporto a fornire gli standard di servizio concordati. Il mancato rispetto di tali aspettative da parte dell'aeroporto dovrebbe comportare un rimborso proporzionale alla carenza nella fornitura del servizio e non essere rimborsabile attraverso le tariffe.
- Instaurare un impegno formale, da parte del fornitore dei servizi aeroportuali, con i propri Utenti.
- Proteggere le Compagnie Aeree/Utenti dalla mancata consegna degli investimenti concordati.

E' essenziale che l'Aeroporto ed i suoi Utenti concordino congiuntamente sugli indicatori essenziali di performance operativi e per passeggero, e su come saranno misurati e monitorati. Nell'ambito di un Accordo sui Livelli dei Servizi, le responsabilità, il campo di applicazione e la frequenza della misurazione devono essere determinati e concordati congiuntamente, ed ulteriormente sottoposti ad una revisione periodica tra le parti.

Lo scopo principale di un Service Level Agreement aeroportuale non è il guadagno economico ma è quello di definire degli standard affinché un livello di servizio adeguato sia fornito in cambio dei diritti aeroportuali pagati dagli utenti. Un meccanismo può essere unicamente introdotto a difesa dalle non prestazioni, a garantire la fornitura di standard di prestazioni definite purché vi sia la sicurezza che il meccanismo in questione non aumenti i costi degli Utenti. Il mancato raggiungimento di un determinato livello di servizio dovrebbe essere affrontato in maniera proattiva tramite la cornice del Service Level Agreement. L'aeroporto dovrà introdurre misure per rettificare la sotto performance e tornare ai livelli di servizio concordati all'interno di un periodo di monitoraggio definito.

Allo stesso modo, i fornitori di servizi aeroportuali non dovrebbero essere incentivati al superamento dei livelli di servizio definiti a meno che non ci sia un beneficio comprovato, accettato dagli Utenti.