

## 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.*

Gli attuali modelli tariffari non valutano la situazione di efficienza dei singoli gestori aeroportuali all'anno base ma determinano i livelli tariffari futuri regolando esclusivamente lo sviluppo futuro di Capex ed Opex attraverso i noti meccanismi di creazione dell'anno ponte, elasticità dei costi e programmazione degli investimenti.

A nostro avviso tale metodologia, che impone obiettivi di efficientamento sostanzialmente identici per tutti i gestori, genera una profonda discriminazione tra chi è stato storicamente efficiente ed ha investito in modo oculato e chi al contrario, non ha operato in modo altrettanto virtuoso.

Un efficace strumento per valutare le performance economiche ed operative dell'anno base potrebbe essere la creazione di un benchmark tra aeroporti.

I parametri che possono essere utilizzati al fine di valutare tali performance sono molteplici ed è chiaro che la percezione di quanto un gestore aeroportuale sia stato storicamente performante ed efficiente si possa ottenere considerando mix di parametri quantitativi, economici, patrimoniali e qualitativi.

Relativamente alla valutazione dell'efficienza dei costi delle gestioni aeroportuali, eventualmente anche su base parametrica, si ritiene che attualmente non sia possibile costruire un panel di dati omogenei sui costi dei gestori aeroportuali che copra un numero di anni sufficientemente lungo da consentire stime statisticamente robuste. L'eterogeneità dei dati a disposizione è giustificata da due ordini di motivi:

1. modifiche nel perimetro dei costi operativi. I costi di uno stesso gestore sono cambiati nel corso degli anni per l'internalizzazione di attività effettuate in precedenza dallo Stato, per le modifiche nel perimetro operativo (ad esempio per l'affidamento in concessione totale) e per ulteriori obblighi imposti a livello regolatorio e normativo;
2. differenti modalità di contabilizzazione. Il ricorso a fini bilancistici del regime contabile IAS o ITA GAP può condurre ad una differente contabilizzazione delle voci di costo.

Per quanto sopra esposto, i risultati delle analisi risentirebbero della qualità dei dati a disposizione che devono coprire un orizzonte temporale pluriennale esteso. In assenza di dati confrontabili e con poche osservazioni su un numero limitato di anni i risultati non sarebbero affidabili.

Al contrario esistono molte altre informazioni di natura quantitativa e qualitativa, comunque indicative della performance dei singoli scali, si possono acquisire attraverso informazioni parzialmente pubbliche o attraverso informazioni specifiche che ART potrebbe richiedere agli scali ad integrazione dei dati di natura economica già forniti per la revisione delle tariffe.

A titolo esemplificativo è possibile confrontare le superfici degli aeroporti (solo mq aerostazioni) con il numero di passeggeri complessivi transitati nei principali scali italiani. L'indicatore ottenuto mq/pax, è rappresentativo

del coefficiente di sfruttamento delle aree dedicate ai passeggeri e conseguentemente dell'incidenza unitaria dei costi fissi.

Ancor più facile da creare potrebbe essere l'indicatore che rapporta il numero di piste al numero di movimenti annui.

I parametri quantitativi devono necessariamente essere posti in relazione con i livelli di servizio prestato al fine di realizzare un mix di parametri che identifichi una soglia efficiente di sfruttamento delle infrastrutture aeroportuali.

Si ritiene che l'evidenza di situazioni performanti all'anno base in termini di utilizzo delle risorse disponibili e di livelli qualitativi del servizio offerto, dovrebbe essere riconosciuta e valorizzata nel modello di regolazione delle tariffe attraverso meccanismi premianti (es. wacc incrementale sugli investimenti già presenti all'anno base) che consentano quantomeno, di non ridurre la marginalità aziendale.