

Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Consultazione

Osservazioni Assaereo

Riferimento Modelli di Regolazione	Osservazioni
<p>Capitolo 2. DEFINIZIONI [...]</p> <p>26. Service Level Agreement (SLA): accordo che individua il livello di servizio che deve essere fornito dal Gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, con specifico riferimento alla qualità dei servizi prestati, ai sensi dell'art. 78 del d.l. 1/2012, ed in linea con quanto previsto dall'art. 9 (Norme di qualità) e <u>dall'art. 10 (Differenziazione dei servizi)</u> della Direttiva 2009/12/CE.</p>	<p>Con riferimento alla definizione di Service Level Agreement (SLA), allo scopo di evitare problemi interpretativi in fase applicativa, il riferimento alla Direttiva 2009/12/CE dovrebbe limitarsi al solo art. 9 (Norme di qualità), laddove sono espressamente previsti “negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio con riguardo alla qualità dei servizi prestati nell’aeroporto” nonché “Il suddetto accordo sul livello di servizio determina il livello del servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale, il quale tiene conto del sistema o del livello effettivo dei diritti aeroportuali e del livello di servizio cui gli utenti dell’aeroporto hanno diritto a fronte dei diritti aeroportuali pagati.”</p> <p>Tali accordi, definiti nell’ambito delle procedure di consultazione previste dai Modelli, riguardano pertanto i servizi offerti alla generalità dell’Utenza e non eventuali servizi differenziati.</p> <p>L’inclusione nella definizione del riferimento all’art. 10 (Differenziazione dei servizi) parrebbe pertanto trarre in inganno e si propone quindi di eliminarlo.</p>
<p>3.4. Consultazione sulla Proposta di revisione dei diritti aeroportuali 3.4.1. Apertura e comunicazioni [...]</p> <p>b) delle modalità di accesso alla documentazione informativa che il Gestore è tenuto a presentare a supporto della citata proposta, come dettagliato al successivo capitolo 4; <u>tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli Utenti in una sezione dedicata del sito web del Gestore, ad accesso riservato previa</u></p>	<p>Si condivide l’introduzione della nuova formulazione in quanto nell’esperienza pratica abbiamo dovuto constatare frequentemente l’impossibilità di accedere alla documentazione in consultazione per mancata trasmissione delle credenziali di accesso; pagine web inaccessibili; documentazione indisponibile ecc..</p>

registrazione del singolo Utente;	Si suggerisce in proposito di prevedere che i termini della consultazione (con particolare riferimento al termine di cui al punto 3.4.2 1) inizino a decorrere dal momento in cui la documentazione è effettivamente disponibile.
<p>3.4.2. Audizioni pubbliche [...]</p> <p>2. Alle audizioni possono partecipare con diritto di voto gli Utenti che, <u>in forma singola o associata, rappresentano almeno il 2% del traffico calcolato in conformità al punto 8</u>. La partecipazione in forma associata deve essere comunicata a mezzo PEC al Gestore nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui al paragrafo 3.4.1.</p>	<p>Chiediamo in primo luogo di conoscere le motivazioni alla base dell'introduzione di tale penalizzante limitazione alla partecipazione degli Utenti. A memoria della Scrivente, infatti, in nessun caso la partecipazione di utenti con quote di traffico inferiori al 2% ha mai determinato alcun tipo di criticità nei procedimenti.</p> <p>Tale limitazione, inoltre, determina rilevanti criticità per le seguenti motivazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'ammontare delle WLU, tanto più considerando le ultime 2 stagioni IATA ed i nuovi criteri di cui al successivo punto 8, è sconosciuta ai vettori (come da osservazioni che seguono); 2. La misurazione della quota di traffico spettante è pertanto complessa e nell'esclusiva disponibilità delle società di gestione; 3. Non essendo definito il concetto di "forma associata" la misura si presta a facili strumentalizzazioni sulla base delle convenienze del momento; 4. La misura determina un pesante disincentivo per vettori aerei a partecipare alla procedura di consultazione. Tanto più se operatori con sedi legali all'estero; 5. I tempi strettissimi definiti per l'espletamento della procedura di consultazione non sono compatibili con l'esigenza di alcuni vettori di ricercare forme di partecipazione associata. <p>Inoltre, l'esperienza fin qui maturata dimostra che in numerosi aeroporti quote rilevanti di traffico sono distribuite in un alto numero di vettori ciascuno rappresentativo di pochi decimali in termini percentuali ma complessivamente rappresentativi anche di oltre 1/3 del traffico totale.</p> <p>Appare pertanto del tutto evidente l'effetto distorsivo di tale misura e i suoi effetti di grave limitazione dei diritti degli utenti tanto più in</p>

	<p>combinato disposto con il più volte contestato principio del “silenzio assenso” del successivo punto 10.</p> <p>Si verrebbero a creare situazioni paradossali in cui vettori che partecipano attivamente alle consultazioni, esprimendo magari anche voto contrario alla proposta del gestore, potrebbero scoprire in corso di consultazione di non raggiungere la soglia fissata dall’Autorità e pertanto non solo di vedersi negato il diritto all’espressione delle proprie valutazioni/voto ma addirittura, per effetto del contestato meccanismo del silenzio assenso del successivo punto 10, di vedere il proprio voto negativo trasformarsi “d’Autorità” in voto favorevole alla proposta della società di gestione.</p>
<p>3.4.2. Audizioni pubbliche [...]</p> <p>8. Ai fini del conseguimento dell’intesa sulla proposta del Gestore, la rappresentatività di ciascun Utente è definita in base ai volumi di traffico nelle <u>ultime due stagioni IATA precedenti alla consultazione</u>, come somma delle seguenti componenti, riferibili all’Utente dell’aeroporto, in forma singola o associata:</p> <p><u>a) l’80% della quota percentuale relativa alle WLU trasportate;</u> <u>b) il 15% della quota percentuale relativa al tonnellaggio su cui sono applicati i diritti di approdo e partenza;</u> <u>c) il 5% della quota percentuale relativa ai movimenti (decolli o atterraggi di un aeromobile).</u></p>	<p>L’intento dell’Autorità di assicurare maggiore rappresentatività all’Aviazione Generale produce tuttavia l’effetto di rendere del tutto oscuri i livelli di rappresentatività dei singoli operatori le cui informazioni restano nell’esclusiva disponibilità delle società di gestione almeno fino alla data della prima audizione.</p> <p>Detta misura, soprattutto negli aeroporti con maggiore incidenza dell’A.G., determina un aumento delle quote di voti spettanti agli operatori che generano minori livelli di traffico, prevedibilmente rappresentativi di percentuali di traffico comunque inferiori alla soglia del 2%, aggravando ulteriormente le criticità evidenziate al precedente punto 3.4.2 2) ed al successivo punto 3.4.2 10).</p> <p>Chiediamo inoltre chiarimenti circa le modalità attraverso cui si prevede l’applicazione della “forma associata” nella misura in esame.</p> <p>Segnaliamo, poi, che tale nuova formulazione rischia di rendere inapplicabile la misura prevista al precedente punto 3.2.4 b) - attivazione procedura di consultazione da maggioranza qualificata degli utenti.</p> <p>Nel proporre quindi di evitare l’introduzione dei nuovi coefficienti di cui</p>

	<p>alle lettere a), b) e c) per non introdurre nuovi motivi di farraginosità ed incertezza nel procedimento consultivo, evidenziamo in ogni caso la necessità di introdurre l'obbligo per le singole società di gestione di comunicare con cadenza semestrale (entro 30 giorni dalla fine della stagione IATA precedente) le WLU e comunque le quote dei diritti di voto spettanti a ciascun utente dell'aeroporto.</p>
<p>3.4.2. Audizioni pubbliche [...] 9. La quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale corrisponde, di norma, al superamento del 50% dei valori di rappresentatività di cui al precedente punto 8. Nel caso in cui un unico Utente dell'aeroporto detenga una quota degli stessi superiore al 50%, l'intesa si considera raggiunta con una quota pari a quella dell'Utente maggiormente rappresentato, <u>adeguatamente incrementata per assicurare il consenso di almeno un altro Utente.</u></p>	<p>Allo scopo di prevenire probabili interpretazioni discoranti in sede applicativa, si propone di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. circostanziare maggiormente l'espressione "adeguatamente incrementata per assicurare il consenso di almeno un altro Utente" anche in riferimento al soggetto/soggetti cui è demandato il compito di incrementare adeguatamente la quota; 2. definire una soglia minima di "quota incrementale" tale da assicurare la condivisione da parte di un secondo operatore rappresentativo di quote di traffico consistenti (almeno il 10% del totale) al fine di evitare aggiramenti "fittizi" della disposizione.
<p>3.4.2. Audizioni pubbliche [...] <u>10. La mancata partecipazione o la mancata espressione di voto è considerata come manifestazione di assenso dell'Utente alla proposta di modifica dei diritti aeroportuali.</u></p>	<p>La misura in esame, come già abbiamo avuto modo di evidenziare a questa Autorità, è stata nei fatti strumentalizzata da talune società di gestione aeroportuale al fine di pre-constituire maggioranze tese all'automatica approvazione della proposta iniziale del gestore stesso compromettendo quindi il regolare confronto tra vettori e gestori aeroportuali, cardine della Direttiva 2009/12/CE e degli stessi Modelli, nonché l'efficacia dell'intero impianto regolatorio in materia di diritti aeroportuali.</p> <p>L'effetto combinato dell'applicazione del c.d. "silenzio assenso" con:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la polverizzazione del traffico - ovvero fisiologica impossibilità di far partecipare alla consultazione rilevanti quote di traffico generate da una pluralità di operatori, singolarmente rappresentativi di quote di traffico assai limitate, che complessivamente esprimono

	<p>percentuali che possono superare il 33% del totale;</p> <p>2) facoltà offerta a taluni vettori, supportata ovviamente dal gestore di turno, di rinunciare alla partecipazione alla consultazione al fine di definire il sistema tariffario al di fuori del quadro regolamentare definito dall’Autorità;</p> <p>vanifica la regolamentazione vigente ed ogni sforzo condotto da quei vettori che hanno ritenuto di partecipare attivamente e con spirito costruttivo alle procedure previste dalla regolamentazione definita dall’Autorità.</p> <p>Va precisato che il quadro illustrato non ha prodotto semplicemente la certezza sui tempi di conclusione della procedura di revisione dei diritti, obiettivo peraltro condiviso ma perseguibile con altre misure, bensì in molti casi la <u>certezza sul risultato della procedura</u>, ovvero l’approvazione preconstituita della proposta iniziale del gestore per effetto del voto favorevole degli assenti.</p> <p>In aggiunta, l’effetto combinato di tale disposizione con quanto precedentemente evidenziato in ordine alla soglia del 2% (punto 3.4.2. 2)) ed ai nuovi criteri di misurazione della rappresentatività (punto 3.4.2. 8)) determina un gravissimo pregiudizio al diritto di partecipazione degli utenti ed al regolare svolgimento delle procedure di consultazione.</p> <p>Si propone pertanto di superare l’attuale previsione ovvero, in subordine, di stabilire che il principio del c.d. “silenzio assenso” intervenga solo nel caso in cui non fossero rappresentate in audizione almeno il 25% dei diritti di voto totali.</p>
<p>3.4.2. Audizioni pubbliche</p> <p>[...]</p> <p>12. I verbali di ciascuna audizione pubblica sono sottoscritti da tutti i partecipanti, ove possibile, entro la conclusione della seduta stessa, all’orario preventivamente comunicato dal Gestore. <u>In caso di motivata impossibilità, la sottoscrizione deve avvenire entro i successivi due giorni lavorativi. La mancata sottoscrizione entro tale termine dei verbali, da parte di un soggetto partecipante, è considerata implicita</u></p>	<p>In base all’esperienza fin qui maturata nell’applicazione dei Modelli di regolazione solo in rari casi è sorto un disaccordo sui contenuti del verbale. Circostanze che a nostro giudizio non giustificano l’intervento dell’Autorità. Nella maggioranza dei casi, infatti, i verbali sono stati definiti ben prima dei due giorni lavorativi citati ma in caso di difficoltà di qualsiasi natura, richieste di precisazioni, emendamenti da una delle</p>

<p><u>approvazione della posizione da questi espressa in audizione. In caso di disaccordo sui contenuti dei verbali, fa fede l'eventuale registrazione audio della seduta, effettuata a cura del Gestore.</u></p>	<p>parti presenti ecc., il termine dei due giorni appare davvero eccessivamente ristretto e comunque non idoneo ad assicurare una corretta verbalizzazione.</p> <p>Non è inoltre precisato il termine entro cui il verbale definitivo debba essere inviato/consegnato ai partecipanti, facendo presumere che lo stesso possa essere legittimamente reso disponibile anche poco prima della scadenza del termine dei due giorni.</p> <p>Ci preme inoltre evidenziare che l'approvazione tacita del verbale ci vede totalmente contrari. Non è chiaro infatti quali siano gli strumenti attraverso cui un soggetto interessato possa chiedere una modifica/precisazione del testo del verbale laddove in ogni caso, anche in assenza della sua approvazione, decorsi due giorni il verbale è comunque automaticamente approvato, creando pertanto i presupposti a troppo facili strumentalizzazioni da parte dell'estensore del verbale.</p> <p>In ogni caso, ai fini del corretto svolgimento delle procedure, proponiamo che le registrazioni delle audizioni siano obbligatorie, non eventuali, e poste immediatamente nelle disponibilità dell'Autorità cui ciascun soggetto interessato potrà rivolgersi per assicurare una fedele verbalizzazione delle posizioni espresse in corso di audizione.</p>
<p>4.1. Informativa da parte del Gestore agli Utenti 4.1.1. Documento di Consultazione [...] 2. Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni: a) durata del Periodo tariffario e data presunta di sua entrata in vigore, tenendo conto della necessità di rendere pubblici i diritti ed i corrispettivi <u>almeno due mesi prima della loro entrata in vigore</u>, ai sensi dell'art. 6.2 della direttiva;</p>	<p>Conformemente a quanto già evidenziato in passato, la data di entrata in vigore dei nuovi corrispettivi non dovrebbe essere prima di 180 giorni dalla data della loro definitiva approvazione. Ciò al fine di non determinare perdite irrecuperabili per i vettori a causa della vendita di biglietti prima dell'adeguamento tariffario per voli operati dopo la loro entrata in vigore.</p>
<p>4.1. Informativa da parte del Gestore agli Utenti 4.1.1. Documento di Consultazione [...] 3. Il Gestore mette a disposizione degli Utenti, unitamente al</p>	

<p>Documento, la seguente documentazione di supporto:</p> <p>j) <u>dettaglio delle unità di traffico utili per la valutazione della rappresentatività in consultazione, trasportate nelle ultime due stagioni IATA precedenti alla stessa, disaggregate per singolo Utente dell'aeroporto.</u></p>	<p>Si propone di precisare che oltre alle unità di traffico WLU il gestore, ogni sei mesi ed in occasione dell'avvio della procedura di revisione dei diritti, comunica agli Utenti informazioni disaggregate per singolo vettore dei voti spettanti (si veda punto 3.4.2 8)).</p>
<p>5.1. Conclusione della Procedura e successivi adempimenti [...]</p> <p>5.1.3. Mancata Intesa</p> <p>b) <u>il Gestore, al fine di provvedere alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio – fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva 2009/12/CE – deve attendere:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 20 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito web del Gestore, ove non sia pervenuta all'Autorità (e, per conoscenza, al Gestore stesso) alcuna istanza di definizione della controversia; - 30 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito web del Gestore, ove entro 20 giorni da tale data siano pervenute all'Autorità (e, per conoscenza, al Gestore stesso) istanze di definizione della controversia, ma entro i successivi 10 giorni l'Autorità ne abbia dichiarato l'inammissibilità. 	<p>Confermiamo la necessità che la comunicazione in ordine ai nuovi livelli tariffari provenga ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA direttamente dall'Autorità. Ciò in quanto le comunicazioni, che non possono essere verificate nel merito da parte dei funzionari che le quotano a TTBS/IATA, provengono da indirizzi e-mail di singole società private, con fonte di validazione dei contenuti corrispondente all'autocertificazione da parte del mittente, senza alcuna formale certificazione sul fatto che i livelli dei corrispettivi comunicati siano effettivi ed esigibili dalla data indicata in base ad una Delibera dell'Autorità.</p> <p>E' quindi necessario che la comunicazione in ordine ai nuovi livelli tariffari provenga dall'Autorità, riportando il processo di certificazione della richiesta in ambito di dovuta certezza, alla quale gli uffici preposti alla comunicazione alla IATA potrebbero fornire una formale conferma di avvenuta notifica alla stessa IATA.</p>
<p>5.2. Consultazione annuale degli Utenti [...]</p> <p>5.2.1. Documento informativo annuale</p> <p>2. A partire dal primo anno del periodo tariffario, il Gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente (e quindi di norma entro il 1° ottobre di ciascuna annualità del periodo tariffario), il Documento informativo annuale,</p>	<p>In conformità con quanto già evidenziato al precedente punto 4.1.1 2), anche in occasione del monitoraggio annuale la data di entrata in vigore dei nuovi corrispettivi non dovrebbe essere prima di 180 giorni dalla data della loro definitiva approvazione. Ciò al fine di non determinare perdite irreversibili per i vettori a causa della vendita di</p>

<p>contenente le seguenti informazioni:</p>	<p>biglietti prima dell'adeguamento tariffario per voli operati dopo la loro entrata in vigore.</p>
<p>5.2.2. Audizione annuale degli Utenti dell'aeroporto</p> <p>1. Il Gestore convoca una pubblica audizione, da tenersi non prima di 20 giorni dalla data della intervenuta pubblicazione del Documento informativo annuale, e di norma entro il 30 ottobre.</p> <p>[...]</p> <p>3. A chiusura dell'audizione, il Gestore provvede tempestivamente a pubblicare sul proprio sito web il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità, provvedendo inoltre alla trasmissione degli stessi, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria22/60 IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.</p>	<p>Al fine di consentire ai rappresentati ai vettori aerei di partecipare alle audizioni annuali, si evidenzia la necessità di diluire nel calendario l'avvio di tali procedure ed evitare che tutti gli aeroporti nazionali avviino le procedure di monitoraggio periodico nel mese di ottobre.</p> <p>Si conferma quanto già evidenziato al precedente punto 5.1.3. in ordine alla necessità di riportare il processo di certificazione della richiesta di variazione dei diritti nell'ambito della dovuta certezza nelle comunicazioni alla IATA.</p>
<p>Capitolo 7. I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA</p> <p>[...]</p> <p>7.3. Struttura tariffaria per Sistemi aeroportuali</p> <p>1. Il Gestore di un Sistema aeroportuale, costituito da più aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano, può richiedere, per motivi di distribuzione del traffico, di essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre <u>sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intero sistema</u>, fermo restando quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE all'art. 5, nonché la salvaguardia dei principi di trasparenza e di consultazione degli Utenti. A tal fine il Gestore dovrà presentare proposta motivata agli Utenti in consultazione.</p> <p>7.4. Struttura tariffaria per Reti aeroportuali</p> <p>1. Il Gestore di una Rete aeroportuale, debitamente designato, ai sensi dell'art. 74, comma 1, del d.l. 1/2012, può essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre <u>sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intera rete</u>, fermi restando i principi di cui all'articolo 80, comma 1 dello stesso d.l. 1/2012.</p>	<p>Sottolineamo l'esigenza di prevedere che gli aeroporti facenti parte di sistemi aeroportuali debbano in ogni caso introdurre sistemi di tariffazione comuni, da sottoporre in consultazione, evitando di lasciare totale discrezionalità alle società di gestione ed a logiche tipicamente opportunistiche.</p> <p>Ai fini del rispetto dei requisiti di trasparenza, inoltre, si evidenzia la necessità che anche in presenza di una richiesta da parte della società di gestione di introdurre sistemi di tariffazione comuni all'intero sistema o agli aeroporti facenti parte di una rete, le informazioni in ordine alla struttura dei costi, gli investimenti e la proposta tariffaria siano fornite agli utenti anche in maniera disaggregata per ciascun aeroporto.</p>

<p>Capitolo 8. METODOLOGIA DI CALCOLO DEI DIRITTI NEL PERIODO TARIFFARIO [...]</p> <p>8.4.2. Dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base</p> <p>- del <u>tasso di inflazione programmata (P)</u> risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario – dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile. Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, il Gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo. Il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi avrà pertanto il seguente profilo:</p> $C_{t+1} = C_t \cdot (1 + \Delta t \cdot \eta) \cdot (1 + P_t - \pi_e)$	<p>A differenza della formulazione attualmente vigente, la nuova formula di aggiornamento della dinamica dei costi prevede anche un adeguamento degli stessi al tasso di inflazione programmata. Come noto anche la formula della dinamica dei corrispettivi contempla al suo interno il parametro P_z come desumibile dalla formula che segue:</p> $c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{z=1}^t (1 + P_z - x_j + k_{z,j} + v_{z,j}) \cdot (1 + \varepsilon_{z,j})$ <p>Chiediamo pertanto conferma sul fatto che la nuova formula afferente la dinamica dei costi non determini una duplicazione ingiustificata dell'aggiornamento all'inflazione programmata prima sui costi e poi sui corrispettivi.</p>
<p>8.4.4. Obiettivo di efficientamento</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Per quanto riguarda il coefficiente di riduzione legato all'efficientamento (π_e), il relativo valore sarà fissato dall'Autorità in base a valutazioni quantitative (parametriche e non) basate sui dati storici dei Gestori, così da definire un incremento di produttività annuo di un Gestore aeroportuale rappresentativo. 2. Nelle more di tali valutazioni quantitative, il Gestore utilizza l'obiettivo di efficientamento definito, sulla base di quanto indicato al punto 2.f del paragrafo 4.1.1, in esito alla consultazione con gli Utenti. 3. Tale valore, tuttavia, non potrà essere inferiore ad un valore di soglia ($0,3 \cdot P$), dove P è pari al tasso medio di inflazione programmata per le annualità del periodo tariffario, sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile. 	<p>Gli obiettivi di efficientamento e le modalità attraverso cui trasferire sull'utenza in termini tariffari i suoi benefici rappresentano l'elemento centrale e caratterizzante una buona regolazione rispetto ad un mero sistema di <i>cost recovery</i>. Ciò premesso la Scrivente ha ripetutamente sollecitato interventi tesi ad assicurare più efficaci e sfidanti misure, anche attraverso analisi comparate delle strutture dei costi delle diverse società di gestione, volte al perseguimento dell'efficienza. Confidiamo pertanto in un rapido completamento delle analisi in corso da parte dell'Autorità sull'argomento. Evidenziamo infatti che, stante la strutturale asimmetria informativa tra gestore aeroportuale e utente in ordine ai dati ed agli effetti in termini</p>

<p>Modello di Regolazione n. 3</p> <p>8.4.4. Obiettivo di efficientamento</p> <p>1. Per quanto riguarda il coefficiente di riduzione legato all'efficientamento (π_e), il relativo valore sarà fissato dall'Autorità in base a valutazioni quantitative (parametriche e non) basate sui dati storici dei Gestori, così da definire un incremento di produttività annuo di un Gestore aeroportuale rappresentativo.</p> <p>2. Nelle more di tali valutazioni quantitative, il Gestore utilizza l'obiettivo di efficientamento definito, sulla base di quanto indicato al punto 2.f del paragrafo 4.1.1, in esito alla consultazione con gli Utenti.</p> <p>3. <u>Tale obiettivo potrà, al limite, assumere anche valore pari a 0.</u></p>	<p>tariffari delle possibili alternative percorribili in sede di consultazione, le possibilità per gli utenti aeroportuali di incidere efficacemente sul tema dell'efficientamento nell'ambito delle procedure di revisione dei diritti sono assai limitate.</p> <p>Con esplicito riferimento al Modello n. 3 (per aeroporti con traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri annui), pur apprezzando il passo avanti rispetto al Modello vigente, evidenziamo che in nessun caso l'obiettivo dovrebbe poter assumere il valore 0.</p> <p>Indipendentemente dai fattori dimensionali, infatti, le politiche di efficientamento non dovrebbero in nessun caso essere escluse. Ciò al fine di porre i presupposti per assicurare all'intera rete dinamiche virtuose, con ovvi benefici in primis per i passeggeri, evitando disparità di trattamento.</p> <p>Peraltro, la considerazione svolta sul tema nel documento Relazione Illustrativa (Allegato B Delibera 62/2017) circa un ridotto potere di mercato di tali aeroporti nei confronti dei vettori non trova a nostro giudizio riscontro e dovrebbe pertanto essere supportato da specifiche analisi a supporto.</p>
<p>8.8. Tasso di remunerazione del capitale investito</p>	<p>Confermiamo preliminarmente le forti critiche già rappresentate nel corso delle consultazioni aeroportuali fin qui svolte in ordine a livelli di remunerazione del capitale riconosciuti alle società di gestione, per effetto dell'applicazione dei parametri definiti ex-ante dall'Autorità, fuori mercato (significativamente superiori anche ai rendimenti riconosciuti dall'ENAC nell'ambito dei contratti di programma in deroga) ed ingiustificatamente premianti per le società di gestione aeroportuale.</p>
<p>8.8. Tasso di remunerazione del capitale investito [...]</p> <p>8.8.2. Variabili esogene</p> <p>2. Il premio per il rischio (erp) rappresenta il premio, rispetto ad un</p>	<p>Riscontriamo un incremento di 0,5 punti percentuali dell' <i>equity risk</i></p>

<p>investimento privo di rischio, di un investimento azionario che per sua natura tratta capitali di rischio ed è quindi valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio. L’Autorità ritiene di fissare per l’erp (equity risk premium) <u>un valore pari al 5,5%</u>; detto valore risulta in media coerente con il range dato dai valori calcolati come media aritmetica e media geometrica riportati dallo studio di Dimson, Marsh, Staunton e Wilmot (Credit Suisse Yearbook 2017), basato sull’approccio delle serie storiche, nonché coerente con il valore dell’erp stimato dalle autorità di regolazione nazionali.</p>	<p><i>premium</i> fissato nella nuova versione rispetto al valore assegnato nei Modelli pubblicati nel 2014.</p> <p>Ciò dovrebbe comportare, in caso di invarianza degli altri parametri, ad un aumento del livello di remunerazione di capitale.</p> <p>Esprimiamo sul punto forti perplessità anche in ragione del fatto che il citato studio fotografa la situazione dei mercati in una fase di minimo storico dei rendimenti delle attività finanziarie prive di rischio.</p> <p>Si propone pertanto di definire il livello dell’<i>erp</i> in un’ottica di lungo periodo, conformemente alla natura degli investimenti pluriennali negli aeroporti.</p>
<p>8.8. Tasso di remunerazione del capitale investito [...] 8.8.5. Costo dell’equity</p> <p>3. Il coefficiente β_e (equity beta) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell’investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne consegue che il β_e può essere derivato direttamente dal mercato azionario per le società quotate in borsa, mentre <u>per le società non quotate deve essere ricavato indirettamente, tramite il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (comparables), motivandone la scelta.</u></p>	<p>Si evidenzia che l’ampia discrezionalità offerta alle società di gestione di definire il campione di “società paragonabili” nell’esperienza concreta ha dimostrato di non essere una soluzione efficiente consentendo la selezione, con motivazioni spesso assai scarse, di società con rendimenti più elevati seppur con gradi di comparazione quantomeno discutibili.</p> <p>Si propone di definire preventivamente, nell’ambito dei Modelli in esame, il portafoglio di mercato distinguendo le fasce di aeroporti in funzione del Modello di regolazione applicato (oltre i 5, tra 3 e 5 e traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri/anno).</p>
<p>8.9. WACC incrementale</p> <p>1. L’Autorità, pur riconoscendo che maggiorazioni sul WACC possano essere apprezzabili strumenti di incentivazione degli investimenti, tra l’altro presenti anche in altri settori regolamentati, ritiene che il ricorso a tale misure debba avere carattere eccezionale. L’Autorità valuta infatti che possano sussistere investimenti nello sviluppo ed ammodernamento di infrastrutture aeroportuali che possano comportare, per alcune società di gestione e per gli investitori privati, un rischio di costruzione e finanziario eccessivamente oneroso in</p>	<p>Confermiamo la più convinta contrarietà alla misura del WACC incrementale, seppure prevista solo in via eccezionale, per le medesime motivazioni di cui al precedente punto 8.8.</p>

<p>particolare allorché imposto da disposizioni di legge per motivi di interesse generale, di pubblica sicurezza od ambientale.</p> <p>2. Su segnalazione di ENAC, l’Autorità può valutare l’applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC.</p>	
<p>8.10.2. Parametro v</p> <p>1. In occasione della consultazione di cui al capitolo 3, al fine di fornire agli Utenti dell’aeroporto un’adeguata informativa in ordine all’andamento del livello dei singoli diritti aeroportuali nel corso di ciascuna annualità del periodo tariffario, il Gestore provvede alla definizione, in via programmatica, del parametro v, determinando i costi regolatori stimati per oneri incrementali legati all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, la cui manifestazione sia già prevedibile all’Anno ponte di ciascun Periodo tariffario.</p> <p>3. Nel corso del monitoraggio annuale, gli oneri non prevedibili all’Anno ponte e sopraggiunti per disposizioni di legge o regolamentari, connessi ai prodotti regolati, saranno ammessi a tariffa attraverso il parametro v, con obbligo di informativa agli Utenti nel corso della consultazione annuale di cui al capitolo 5.</p>	<p>Sulla base dell’esperienza fin qui maturata, l’applicazione pratica del parametro v si è spesso tradotta nell’inclusione tra i costi ammessi ai fini regolatori di numerose voci ben oltre gli “oneri incrementali legati all’entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari”.</p> <p>Si evidenzia pertanto la necessità di un’attenta azione di vigilanza da parte dell’Autorità in sede di applicazione della misura anche al fine di assicurare l’assoggettamento di tali voci di costo alle dinamiche di efficientamento previste.</p> <p>Ciò al fine di evitare che lo strumento del parametro v si offra alla possibilità di includere, a piè di lista, costi altrimenti esclusi ed inefficienti.</p>
<p>8.11. Trattamento del margine commerciale</p> <p>1. In attesa di specifiche ed approfondite indagini conoscitive, finalizzate ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di più correttamente valutare – a fronte di posizioni diversificate in letteratura economica – costi e benefici dei possibili interventi di regolazione delle attività di natura commerciale, ed a fronte dell’obbligo per il Gestore di fornire all’Autorità specifici dati di contabilità regolatoria relativamente al margine commerciale secondo quanto stabilito al paragrafo 8.1.1, punto 5, in fase di prima applicazione del modello di regolazione è consentita l’applicazione del regime tariffario di tipo dual till, nel quale il Gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate commerciali. L’Autorità si riserva tuttavia di</p>	<p>Non possiamo in questa sede che confermare le considerazioni già in precedenza svolte sul tema del trattamento del margine commerciale limitandoci qui a sottolineare il contenuto dell’art. 11 <i>nonies</i> della Legge 248/05 in materia di calcolo ai fini tariffari di una quota non inferiore al 50 per cento del margine conseguito dal gestore aeroportuale nonché, sul piano applicativo, gli effetti in termini di aumento dei livelli dei diritti registrati in quegli aeroporti che hanno avviato procedure di revisione tariffaria ai sensi dei Modelli in esame e che provenivano da precedenti sistemi tariffari regolati da contratti di programma stipulati con ENAC, nei quali era invece applicata la misura della quota non inferiore al 50 per cento del margine commerciale. Evidenziamo pertanto la necessità di considerare l’attività tipicamente</p>

<p>applicare i correttivi ritenuti necessari a: (i) garantire la promozione della concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività, (ii) garantire adeguato accesso alle infrastrutture, (iii) incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli Utenti, le imprese ed i consumatori, laddove le politiche imprenditoriali dei Gestori risultino non orientate in tal senso e in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti.</p>	<p>aeronautica e quella non aeronautica un <i>unicum</i> inscindibile e conseguentemente un adeguato sistema di regolamentazione tariffaria teso a far ricadere sull'intero sistema aeroportuale e sugli stessi passeggeri i benefici prodotti dall'attività commerciale svolta in ambito aeroportuale.</p>
<p>8.13. Sostenibilità del rischio traffico</p> <p>1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui la variazione delle WLU consuntivate, risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso, calcolata raffrontando il totale delle WLU consuntivate nel periodo tariffario con il totale delle WLU stimate dalle previsioni di traffico per il medesimo periodo tariffario, venga a risultare:</p> <p>a) positiva e superiore al +Y% della variazione delle WLU previste per tale annualità, il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del Y% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali a costo zero per gli Utenti, a valere sul nuovo periodo tariffario;</p> <p>b) negativa ed inferiore al -Y% della variazione delle WLU previste per tale annualità, il 50% del montante dei mancati ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del Y%, sarà recuperato in tariffa a valere sul nuovo periodo tariffario.</p>	<p>Si propone di definire un meccanismo simmetrico, con analogo effetto in termini tariffari, sia nel caso di superamento al rialzo che al ribasso della soglia indicata del Y%.</p> <p>Ciò al fine di prevedere che qualora il traffico consuntivato a fine periodo risultasse superiore di oltre il Y% rispetto al preventivato si possa provvedere ad una corrispondente immediata riduzione dell'importo delle tariffe in luogo dell'accantonamento in un fondo finalizzato alla realizzazione di futuri interventi.</p>
<p>8.14. Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria: parametro ϵ</p> <p>8.14.2. Indicatori di qualità</p> <p>1. Gli indicatori analitici di qualità sono selezionati dal Gestore, d'intesa con ENAC e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il Gestore possa esercitare un effettivo controllo.</p> <p>2. Gli indicatori vanno selezionati preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita"</p>	<p>Diversamente da quanto indicato dalla Direttiva 2009/12/CE nell'ambito delle procedure di revisione tariffaria fin qui effettuate i Piani della qualità ed i Piani di tutela ambientale sono stati sempre presentati dalle società di gestione come documenti sostanzialmente pre-confezionati e non modificabili se non in misura assolutamente marginale nel corso della consultazione.</p>

<p>(rilevati mediante sondaggi), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni “Si/No”, cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, facilities per PRM, ecc.).</p> <p>3. Gli indicatori di qualità possono essere distinti fra indicatori relativi al comfort degli Utenti e indicatori relativi alla funzionalità complessiva dell’aeroporto (intesa come capacità di gestire efficientemente il traffico) che a loro volta si riflettono positivamente sui primi.</p> <p>4. Gli indicatori selezionati, i pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, nonché i valori obiettivo assunti per il periodo tariffario, dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla Consultazione di cui al capitolo 3.</p> <p>8.14.3. Indicatori di tutela ambientale</p> <p>1. Al fine di incentivare il Gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all’attività aeroportuale, gli indicatori ambientali oggetto di monitoraggio rappresentano l’impegno del Gestore stesso a migliorare, di anno in anno, l’impatto sull’ambiente delle infrastrutture aeroportuali in concessione.</p> <p>2. Gli indicatori ambientali sono di norma individuati dal Gestore, d’intesa con ENAC, fra quelli riportati nel documento emesso dallo stesso Ente, denominato “Indicatori di tutela ambientale”. Tale documento individua gli obiettivi ambientali aeroportuali in ragione delle relative politiche nazionali, anche con riferimento agli impegni assunti nei vari consessi internazionali.</p> <p>3. Gli indicatori selezionati, i pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, nonché i valori obiettivo assunti per il periodo tariffario, dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla Consultazione, assicurando in ogni caso la coerenza con le normative e le politiche ambientali aventi ad oggetto la rete degli aeroporti nazionali.</p>	<p>Quanto sopra per effetto di una regolamentazione adottata dall’ENAC in materia, conseguentemente fuori dai procedimenti consultivi in esame, volta al conseguimento di obiettivi che attengono principalmente al rapporto concessorio in essere tra l’Ente e la singola società di gestione ed assai meno confacente alle effettive esigenze dei vettori, tipicamente maggiormente centrate su aspetti inerenti l’operatività e l’efficienza delle operazioni dello scalo.</p>
<p>Capitolo 9. Service Level Agreements (SLA)</p> <p>1. Con riferimento alla negoziazione di accordi sui livelli di servizio (SLA), di cui al paragrafo 5.1.1, il Gestore e gli Utenti devono tenere conto dei seguenti principi generali:</p> <p>a) gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono</p>	<p>In considerazione delle limitatissime possibilità di avviare un effettivo confronto in sede di consultazione con le società di gestione sui temi afferenti gli indicatori di qualità di cui al precedente punto 8.14.2., abbiamo fin qui ritenuto di prestare la massima attenzione</p>

obblighi in termini di performance sia al Gestore che agli 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;

all'applicazione della misura (attualmente inserita al punto 5.1.2 dei Modelli vigenti) che ha introdotto lo strumento del *Service Level Agreement*.

Come noto a Codesta Autorità, detto strumento ha rappresentato un notevole salto culturale nei rapporti tra vettori e gestori aeroportuali ed un pregiato segno distintivo della regolamentazione sui diritti aeroportuali dell'Autorità.

I primi nostri tentativi di applicazione della misura hanno registrato resistenze fortissime, tali da spingerci a ricercare mediazioni dal nostro punto di vista fortemente al ribasso, nella convinzione della necessità di porre le basi ad uno strumento che in prospettiva avrebbe potuto davvero rappresentare un solido strumento qualificante l'intero impianto regolatorio.

Infatti, nonostante il valore "simbolico" dello strumento del *Service Level Agreement*, come ampiamente previsto ad oggi nessuna forma di penalità connessa all'applicazione degli SLA ha trovato applicazione stante l'originaria esigenza di definire target non particolarmente sfidanti pur di raggiungere l'intesa con i gestori aeroportuali di turno. Ciò premesso, le novità introdotte con la nuova formulazione ed in particolare l'espressione "obblighi in termini di performance sia al Gestore che agli Utenti", argomento più volte utilizzato dalle società di gestione per depotenziare l'efficacia dello strumento, oltre ad essere in contrasto con la normativa di riferimento (si veda in proposito il già citato art. 9 della Direttiva 2009/12/CE) mina irrimediabilmente la possibilità di definire in futuro *Service Level Agreement* tra vettori e gestori.

Teniamo quindi a rendere perfettamente consapevole codesta Autorità del fatto che la formulazione proposta, facilmente strumentalizzabile, renderà vani gli enormi sforzi fin qui condotti per l'introduzione degli SLA impedendo di fatto la possibilità di definirne di nuovi nel corso delle future consultazioni.