



Ryanair DAC
Dublin Office
Airside Business Park
Swords, Co Dublin
Ireland
Tel: +353 1 945 1212

Fax Numbers
General: +353 1 945 1213
Finance: +353 1 945 1373
Sales & Marketing: +353 1 945 1642
Engineering: +353 1 945 1338
Website: www.ryanair.com

Dublin, 25th May 2017

REF: ART/170525/01/MG

Prof. Andrea Camanzi, President
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230

10126 Torino
Italy

By e-mail pec@pec.autorita-trasporti.it

Re. Review of ART's regulatory models

Dear Prof. Camanzi,

I refer to ART's consultation on the proposal for revised economic regulation of Italian airports (Resolution 62/2017) and Ryanair's response 14th October last.

The current regulatory framework has failed to stimulate the development of a competitive airport market in Italy. The regulatory framework has instead favoured the proliferation of uncompetitive and inefficient small and medium airports. Unrealistic obligations of concession agreements, unrelated and excessive airport taxes and unreasonable concession fees lead airports to abuse their market power resulting in monopolistic-level airport charges. ART has provided evidence of this in the consultation document, confirming that airport charges are excessive, the regulated WACC is extreme and airports are inefficient.

ART has failed to deliver the objectives of Art. 37 of Decree Law 201/2011, i.e. efficient airports, cost containment and low airport charges. Airport charges, taxes and fees increased on average more than 30% in the last 3 years, resulting in Italian airports dropping to the bottom of the European competitiveness index. Italian airports are increasingly less attractive compared to European alternatives, by way of example operating to Palermo costs to efficient airlines €2,000 more than flying to Valencia¹.

In light of the demonstrated failure of the current regulatory framework, Ryanair objects to the limited scope of the proposed revision of the economic regulation models for the following reasons:

1. ART's cosmetic amendments further encourage airports' abuse of their market power and unnecessary expenditures.
2. The Italian airport market urgently requires a radical U-turn. ART should recognise the nature of the airport ecosystem and the strict dependences of commercial profits

¹ Source: www.airportcharges.com Turnaround cost in PMO is €4,920 vs. €2,790 in VLC for a Boeing 737-800 with 90% load factor

to the success of the aviation sector. ART should fulfil its regulatory responsibility and implement the single-till model.

3. ART's aim to postpone a full review of the economic models until 2019 is unrealistic and impractical due to the concurrent review of the Airport Charges Directive and its successive transposition into national law.

I have summarised below Ryanair's main comments to the consultation document below:

1. Airline market power

Ryanair rejects ART's unfounded opinion of alleged airline market power in the airport charges market for small and medium airports. ART's unfounded allegation contradicts evidence from the charges consultations where no small or medium airport lowered airport charges as a result of airlines' requests. Ryanair provides evidence to support this position the consultations in Cagliari, Verona and Lamezia Terme.

2. Incentives to aviation and advertising activities

Ryanair opposes ART's attempt to frustrate the free market and regulate competitive activities outside its mandate. Art. 37(h) of the Decree Law 201/2011 limits ART's intervention to the function of independent supervisory authority in execution of Directive 2009/12/EC.

Instead of attempting to frustrate a competitive market ART should prohibit that SEA, SAVE and ADR finance transfer passenger discounts with airport charges. ART should also prohibit that domestic-to-domestic transfer passengers are completely exempted from airport charges.

3. ART's attempt to monitor and regulate PRM and handling services

Ryanair opposes ART's opinion that is entitled to regulate and influence PRM charges and handling costs. Ryanair calls upon ART to provide evidence of the legal basis of its opinion. ART has failed to provide evidence to support this spurious claim.

4. ART failed to provide a comprehensive impact analysis of the regulatory economic models on the airport charges market.

5. ART continues to favour haggling regulation instead of economic regulation

ART should regulate the market on the basis of sound economic regulation principles with the aim to stimulate efficient airports and lower airport charges. Vote of users who do not attend or have not appointed a proxy or expressed a vote in written/oral form should be not be included in any vote during the consultations meeting.

6. ART's opinion that only certain users can appeal to the ISA is a blatant breach of Art. 8 of the Directive.

7. ART continues to favour discriminatory modulation of charges

ART should protect the rights of all airport users from discrimination. The modulation of the charges should be orientated to their relevant cost driver and should stimulate efficient use of infrastructures, quicker turnaround times and more efficient airlines' operations.

You can find attached detailed comments and inputs on the proposed regulatory models.

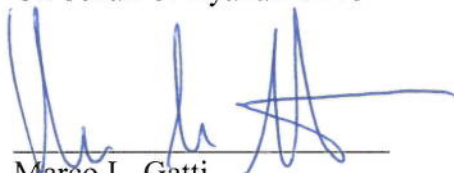
Ryanair calls upon ART to

1. fulfil its regulatory duty to promote efficient operations and infrastructures, lower airport charges and cost containment
2. implement the single-till model to stimulate market growth and mimic a functioning competitive market
3. implement a radical review of the regulatory economics models in 2017
4. instead of proposing to regulated areas outside ART's mandate (e.g. PRM fees) ART should focus on ensuring only efficient necessary investments are consulted with users and sequentially approved as they have a direct impact on proposed airport charges.

I look forward to working with you in the development of the new regulatory models. Should you wish to receive a courtesy translation of this letter, please do not hesitate to contact me.

Yours faithfully,

On behalf of Ryanair DAC



Marco L. Gatti

Airport Economics Manager

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello di	Riunire testo modificato
n/a	3 Modelli tariffari	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proponiamo un modello tariffario per tutti gli aeroporti regolati ▪ Ogni commento e richiesta vale anche per i modelli 2-3 	<ul style="list-style-type: none"> • Modello 1 come unico modello
3.4	Solo gli utenti che partecipano fisicamente alla consultazione possono esprimere un'opinione sulla proposta	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conflitto con Art. 6 della Direttiva 2009/12/EC che dà il diritto a tutti gli utenti di partecipare ▪ Gli utenti devono poter esprimere le proprie domande e posizioni anche per iscritto o via tele/videoconferenza ▪ Un voto o una richiesta ufficiale di un Utente deve avere lo stesso valore indipendentemente dal mezzo in cui questa viene espressa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Per non discriminare tra Utenti, la partecipazione alla consultazione può avvenire con ogni mezzo senza nessuna limitazione
3.4.1.1	Possibilità di partecipare per i vettori che hanno formalizzato l'attività volativa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Condividiamo la necessità di una ampia consultazione con tutti gli utenti aeroportuali con un manifestato interesse per i diritti aeroportuali. ▪ Conflitto con sezione 4.2.8 	<ul style="list-style-type: none"> • Nessuna modifica.
3.4.2.2	"possono partecipare con diritto di voto gli Utenti che rappresentano almeno il 2% del traffico"	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conflitto con Art. 6 della Direttiva 2009/12/EC che dà il diritto a tutti gli utenti di esprimere un parere sulla consultazione ▪ Consistenza con l'art. 3.4.1.1 ▪ Il voto dovrebbe dare solo un'indicazione al gestore aeroportuale sull'accettazione o rifiuto da parte degli Utenti della proposta, in modo che questi possa 	<ul style="list-style-type: none"> • "possono partecipare con diritto di voto tutti gli Utenti, senza discriminazione, operanti alla data di pubblicazione della consultazione o che abbiano manifestato intenzione di operare dallo scalo"

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello 4	Ryanaair: testo modificato
3.4.2.4	<p>presentazione di nuova documentazione non dovrebbe tenersi prima di 10 giorni dalla precedente”</p>	<p>comprendere l’impatto sul traffico. Non dovrebbe essere vincolante al diritto di ogni utenti di appellarsi all’ART.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il termine “documentazione” non è definito e potrebbe essere interpretato in modo restrittivo 	<ul style="list-style-type: none"> • “presentazione di nuova documentazione o proposta tariffaria non dovrebbe tenersi prima di 10 giorni dalla precedente”
3.4.2.6	<p>“voto riservato ai soli soggetti provvisti di delega scritta”</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non si comprende per quale motivo un rappresentante del vettore operante nello scalo e/o un soggetto ufficialmente nominato dal vettore debba anche avere una delega formale ▪ La delega dovrebbe essere richiesta solo in caso di associazioni ▪ I vettori possono confermare la propria preferenza o ratificare il proprio voto in forma scritta. 	<ul style="list-style-type: none"> • “i soggetti rappresentati da associazioni devono essere provvisti di delega scritta”
3.4.3.8	<p>“volumi di traffico nelle ultime due stagioni IATA”</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I volumi di traffico devono escludere i vettori non più rappresentati o che hanno già annunciato di voler lasciare lo scalo. I voti devono quindi essere ridistribuiti in proporzione ai vettori presenti o che abbiamo formalizzato la loro presenza. ▪ Devono essere rappresentati anche le due stagioni successive 	<ul style="list-style-type: none"> • “volumi di traffico nelle ultime e successive due stagioni IATA”

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello I	Ryanair: testo modificato
3.4.3.8	Ripartizione dei voti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non si comprende il motivo e la base legale per allocare i voti secondo un schema 80% WLU, 15% tonnellaggio, 5% movimenti. ▪ Un aeroporto in competizione darebbe maggiore peso ai vettori con un maggiore interesse nell'aeroporto (key customers o coloro che rappresentano almeno l'80% del fatturato. Dato che in media il 75% del fatturato viene dai passeggeri, bisognerebbe continuare ad usare le WLU come proxy. 	<ul style="list-style-type: none"> • 100% WLU.
3.4.3.9	"l'intesa si considera raggiunta con una quota pari a quella dell'Utente maggiormente rappresentato, adeguatamente incrementata per assicurare il consenso di almeno un altro utente"	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Questa clausola non è necessaria. ▪ Non si comprende se debbano essere aggiunti gli utenti non presenti 	<ul style="list-style-type: none"> • 50% + un utente presente
3.4.3.10	"La mancata partecipazione o la mancata espressione di voto è considerata una manifestazione di assenso"	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conflitto con la D2009/12/CE che dà a tutti gli utenti aeroportuali il diritto di partecipare e raggiungere un accordo con l'aeroporto ▪ Questo paragrafo dà un potere spropositato agli assenti, alcuni di questi con nessun interesse nelle tariffe. L'aumento delle tariffe non è materiale 	<ul style="list-style-type: none"> • le WLU presenti o che abbiano espresso un interesse alla consultazione

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARTI e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello 1	Ryanair: testo modificato
3.4.2.12	<p>“I verbali devono essere firmati entro la seduta stessa”</p> <p>“In caso di disaccordo fa fede la registrazione audio della seduta”</p>	<p>per tutti quegli utenti che hanno pochi voli o passeggeri.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In alcuni i casi nel passato la proposta è stata approvata anche se rifiutata dai maggiori Utenti aeroportuali solo grazie al voto degli assenti. ▪ I verbali devono accuratamente essere rivisti da tutti gli Utenti presenti prima della firma ▪ Siamo contrari a verbali preparati in modo sommario o affrettato ▪ Utenti dovrebbero avere non meno di 5 giorni per rivedere e emendare i verbali ▪ Non si comprende quale sia il vantaggio nel richiedere la firma immediata ▪ I partecipanti devono avere il diritto di emendare le proprie posizioni quando queste siano state fraintese o non espresse correttamente 	<ul style="list-style-type: none"> • “I verbali devono essere firmati entro 5 giorni dalla seduta • I partecipanti hanno il diritto a modificare o chiarificare la propria posizione” • “In caso di disaccordo fa fede la registrazione audio della seduta”
3.4.2.13	<p>“L'utente che non ha partecipato, od avendo partecipato non ha formulato osservazioni od espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la definizione della controversia”</p> <p>Eventuale sospensione della Procedura di consultazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conflitto con Art. 8 della D2009/12/CE che dà ad ogni utenti il diritto di appello ▪ E' possibile che l'utente in minoranza venga discriminato dal gestore aeroportuale e che non possa appellarsi ad ART (ad esempio Ryanair a Verona) 	<ul style="list-style-type: none"> • “Tutti gli Utenti con un manifestato interesse nella consultazione possono appellarsi all'ART”
3.4.3		<ul style="list-style-type: none"> • Per rendere certa ed attuale la procedura dopo 60 giorni la procedura deve essere considerata chiusa. 	<ul style="list-style-type: none"> • “alla scadenza del termine di 60 giorni la procedura si intende chiusa”

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello	Rivanni: testo modificato
4.1.1.2	"Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni"	<ul style="list-style-type: none"> • Il gestore deve richiedere l'apertura di una nuova consultazione. • Il gestore deve facilitare l'analisi e valutazione dei dati correnti e storici da parte degli Utenti • Quando consentito dalla natura dei dati, l'analisi degli Utenti deve essere almeno allo stesso livello di quella dell'Autorità. • Frase non chiara • Nel dual till proposto da ART e' necessaria la scorporazione dei costi tra regolamentati e non regolamentati 	<ul style="list-style-type: none"> • "Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni, anche in formato MS Excel"
4.1.1.2(i)	"criteri e le modalità di allocazione del costo, per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati, degli interventi inseriti nel piano quadriennale di cui al paragrafo 4.1.3"		<ul style="list-style-type: none"> • "criteri, driver e le modalità di allocazione del costo, storico e prospettico per singolo prodotto regolato e l'insieme dei prodotti non regolati • criteri, driver e le modalità di allocazione del costo, storico e prospettico degli interventi inseriti nel piano quadriennale di cui al paragrafo 4.1.3 e loro ripartizione tra prodotti regolati e non regolati.
4.1.1.2(k)	"illustrazione delle eventuali proposte di basket tariffari, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 7.2.2, con evidenza: (i) delle motivazioni dei"	<ul style="list-style-type: none"> • Consistenza con 7.2.2 	<ul style="list-style-type: none"> • "illustrazione delle eventuali proposte di basket tariffari, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARRE e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello 1	Riassunto testo modificato
4.1.1.2(f)	basket; (ii) dei criteri di rimodulazione delle tariffe dei singoli prodotti”	<ul style="list-style-type: none"> • Trasparenza 	<p>paragrafo 7.2.2, con evidenza: (i) delle motivazioni del basket con prova di non-discriminazione; (ii) dei criteri di rimodulazione delle tariffe dei singoli prodotti (iii) e dell’impatto sulle singole categorie di utenti (tradizionali, low cost, cargo e aviazione generale)”</p> <ul style="list-style-type: none"> • “illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale conseguiti nel periodo precedente e proposti per il Periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 8.4.4”
4.1.1.3(b)	“quadro di sintesi della contabilità regolatoria”	<ul style="list-style-type: none"> • Trasparenza 	<ul style="list-style-type: none"> • “quadro dettagliato della contabilità regolatoria in formato Excel”

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARF e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello 1	Ryanair: testo modificato
	<p>“a cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ogni singolo prodotto regolato – prima dell’applicazione delle eventuali proposte di accorpamento, basket e/o disaggregazione di servizi –, nonché dei prodotti non regolati unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all’aviazione generale, ove presente”;</p>	<ul style="list-style-type: none"> L’ART dovrebbe includere un esempio di informazioni necessarie “minime” da sottoporre agli utenti. 	<ul style="list-style-type: none"> Informazioni minime
4.1.1.3(c)	<p>“relazione illustrativa sulla gestione aeroportuale dei 5 anni precedenti l’Anno base”</p>	<ul style="list-style-type: none"> Trasparenza 	<ul style="list-style-type: none"> “Dettagliata relazione illustrativa sulla gestione aeroportuale e finanziaria dei 5 anni precedenti l’Anno base anche in formato Excel” “Bozza del Piano quadriennale degli interventi che il Gestore”
4.1.1.3(e)	<p>“Piano quadriennale degli interventi che il Gestore”</p>	<ul style="list-style-type: none"> Conflitto con art. 8 della D/2009/12/CE 	
4.1.1.3(h)	<p>“policy relativa all’erogazione di contributi all’attività volativa che il Gestore, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> ART non ha l’autorità di richiedere informazioni su attività al di fuori della sua sfera di competenza. ART non ha provato un ragionevole dubbio che i contributi all’attività 	<p>“policy relativa all’erogazione di contributi all’attività volativa finanziata tramite i diritti aeroportuali regolati che il Gestore, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del</p>

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARI e/o testo da modificare	Contenuto e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello di	Ryanair: testo modificato
	normative nazionali ed europee, con specificazione"	volativa siano erogati in modo non competitivo	periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee, con specificazione"
3.4.1.3(f)	SLA	<ul style="list-style-type: none"> L'art. 9 della D2009/12/CE richiede l'aeroporto di proporre un SLA 	<ul style="list-style-type: none"> Proposta di SLA
4.1.2.2	Previsioni di traffico	<ul style="list-style-type: none"> Secondo l'art 7(2) della Direttiva il gestore deve chiedere annualmente stime di traffico ai vettori 	<ul style="list-style-type: none"> "a) Tenendo conto delle previsioni dei vettori"
4.1.3	Piano quadriennale degli interventi	L'art. 8 della D2009/12/CE	"Bozza ..."
4.1.3.4	Il Piano quadriennale, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati da ENAC	L'art. 8 della D2009/12/CE	"La bozza di Piano quadriennale, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati in sede tecnica da ENAC"
4.1.3.4 (b-l)	Informazioni da inviare all'autorità	<ul style="list-style-type: none"> Questi documenti dovrebbero essere accessibili anche agli utenti che ne fanno richiesta Per le società quotate in borsa il gestore potrebbe allestire una versione nella quale i dati confidenziali siano aggregati. 	<ul style="list-style-type: none"> Informazioni da inviare all'autorità o a richiesta agli utenti
4.2.1.4 (i)	In caso di applicazione di basket tariffari, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 7.2.2, tutte le informazioni necessarie a consentire	Il gestore deve dimostrare non discriminazione tra utenti	In caso di applicazione di basket tariffari, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 7.2.2, tutte le informazioni

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni soresse alla proposta di variazione sul modello 1	Ryanair: testo modificato
	le verifiche di impatto ivi previste, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo e simulazione;		necessarie a consentire le verifiche di impatto ivi previste, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo, simulazione e “verificare la non discriminazione tra utenti.”
4.2.1.4 (1)	“consistenza dell’organico all’Anno base”	<ul style="list-style-type: none"> • Gli utenti/ART devono essere in grado di verificare la consistenza delle risorse con la previsioni di traffico 	<ul style="list-style-type: none"> • “consistenza dell’organico all’ Anno base e prospettico”
4.3.1	“31 dicembre di ciascuna annualità”	<ul style="list-style-type: none"> • Deve seguire il calendario IATA. 	<ul style="list-style-type: none"> • 20 giorni dopo la comunicazione del calendario IATA
	nonché entro i 20 gg successivi alla comunicazione dell’avvio della Procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni in ordine a:	<ul style="list-style-type: none"> • La comunicazione deve avvenire prima della consultazione e pubblicazione dei documenti in modo da poter essere considerati nella proposta 	<ul style="list-style-type: none"> • “nonché entro i 20 gg prima della comunicazione “
5.1.4(5)	l’Autorità procede alla verifica dell’applicazione dei correttivi, pubblicandone l’esito sul proprio sito web	<ul style="list-style-type: none"> • Trasparenza 	<ul style="list-style-type: none"> • l’Autorità procede alla verifica dell’applicazione dei correttivi, pubblicandone l’esito sul proprio sito web e con comunicazione agli Utenti.

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sofferse alla proposta di variazione sul modello 1	Riwayat: testo modificato
5.2.2.2	L'Autorità si riserva di formulare pareri e segnalazioni con la finalità di promuovere un uso efficiente delle risorse disponibili per lo sviluppo infrastrutturale e per favorire l'economicità, la qualità e l'efficienza dei servizi resi agli Utenti.	<ul style="list-style-type: none"> • Comma 2 Art. 37 d.l. 201/2011 	L'Autorità si riserva di formulare pareri e segnalazioni con la finalità di promuovere un uso efficiente delle risorse disponibili per lo sviluppo infrastrutturale e per favorire l'economicità, la qualità e l'efficienza dei servizi resi agli Utenti.
6.3.1.1	In caso di mancato accordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal Gestore, ciascuna delle due parti in consultazione può rivolgersi all'Autorità	<ul style="list-style-type: none"> • Non discriminazione 	<ul style="list-style-type: none"> • In caso di mancato accordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal Gestore, ciascuna delle due parti in consultazione gli utenti possono rivolgersi all'Autorità
6.3.5.1(c)	Il Gestore può proporre ulteriori variazioni alla proposta tariffaria, al fine di tenere in adeguata considerazione le eventuali osservazioni degli Utenti;	<ul style="list-style-type: none"> • Non discriminazione e trasparenza 	<ul style="list-style-type: none"> • Il Gestore può proporre ulteriori variazioni motivate alla proposta tariffaria, al fine di tenere in adeguata considerazione le eventuali osservazioni degli Utenti; Agli utenti viene dato almeno 5 giorni lavorativi per esprimere un'opinione.

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARTI e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello I	Ryanair- testo modificato
6.3.7.2	"nonché alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali e della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia"	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo adeguato per l'aggiornamento 	"nonché alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali e della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia che entreranno in vigore non prima di 60 giorni"
7.1 (c)	Diritti di imbarco passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> • Trasparenza 	"Diritti di imbarco passeggeri Diritti di transito"
7.1 (i - j)	i) servizi di assistenza a terra, se svolti in regime di monopolio j) corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • Servizi al di fuori della competenza dell'ART 	f) servizi di assistenza a terra, se svolti in regime di monopolio j) corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità
7.2.1	laddove tali prodotti siano rivolti a categorie omogenee di Utenti serviti.	<ul style="list-style-type: none"> • Non chiaro 	dove tali prodotti siano rivolti a categorie omogenee di Utenti serviti. servizi gli stessi driver di costo
7.2.2.2	anche in ottica di allineamento ai corrispettivi alla media europea dei comparables.	<ul style="list-style-type: none"> • Non chiaro o rilevante 	anche in ottica di allineamento ai corrispettivi alla media europea dei comparables.
7.2.2.1	L'adozione del basket può essere finalizzata a:	<ul style="list-style-type: none"> • La modulazione deve stimolare la concorrenza e l'efficienza dell'aeroporto e degli utenti 	L'adozione della modulazione tariffaria basket può essere finalizzata a:

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART (o testo da modificare)	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello I	Riunire testo modificato
	<p>a) incentivare lo sviluppo del traffico, ovvero salvaguardarne i volumi esistenti,</p> <p>b) ottimizzare la gestione della capacità aeroportuale,</p> <p>c) assicurare gradualità nelle variazioni dei corrispettivi unitari previsti per il periodo tariffario,</p> <p>d) garantire l'efficienza degli investimenti,</p> <p>e) incentivare la concorrenza tra gli aeroporti</p>		<p>a) incentivare lo sviluppo del traffico, ovvero salvaguardarne i volumi esistenti,</p> <p>a) garantire l'efficienza degli investimenti e operativa,</p> <p>b) incentivare la concorrenza tra gli aeroporti</p> <p>e) ottimizzare la gestione della capacità aeroportuale,</p> <p>d) assicurare gradualità nelle variazioni dei corrispettivi unitari previsti per il periodo tariffario,</p>
7.2.3	<p>il Gestore può adottare sub-articolazioni tariffarie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'ART ha il compito di incentivare l'efficienza operativa 	<p>il Gestore può deve adottare sub-articolazioni tariffarie</p>
7.3	<p>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 sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intero</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Questa prescrizione limita la concorrenza tra aeroporti che servono la stessa catchment area, comprime l'offerta e promuove atteggiamenti monopolistici 	<p>Il Gestore di un Sistema aeroportuale, costituito da più aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano deve considerare gli aeroporti come concorrenti. 3</p> <p>può richiedere, per motivi di distribuzione del traffico, di essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e</p>

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello I	Riunione: testo modificato
	<p>sistema, 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>trasparenti da applicare all'intero sistema, 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>
8.1.1.2	<p>Contestualmente, ciascun Gestore fornisce all'Autorità annuale a consuntivo del dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento, con specificazione...</p>	<ul style="list-style-type: none"> L'ART non ha competenza negli incentivi all'attività volativa quando questi non siano stati finanziati attraverso i diritti aeroportuali regolati. 	<p>Contestualmente, ciascuna Gestore fornisce all'Autorità comunicazione annuale a consuntivo del dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei; sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento, con specificazione...</p>
	<p>della tipologia di ciascuna incentivazione; b) dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di vantaggio economico</p>	<ul style="list-style-type: none"> L'ART non ha competenza negli incentivi all'attività volativa, alla vigilanza e regolamentazione 	<p>della tipologia di ciascuna incentivazione; b) dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico</p>

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARF e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello 1	Ryanair: testo modificato
	<p>connessi a ciascuna incentivazione, delle relative fonti, della loro coerenza con quanto previsto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ed in particolare dalla disciplina europea in materia di concorrenza e aiuti di stato;</p> <p>c) della disaggregazione per destinatario di tali incentivazioni;</p> <p>d) della documentazione istruttoria comprovante le risultanze, sia favorevoli che non favorevoli, del principio dell'operatore economico privato (test MEO) in conformità alla Comunicazione 2014/C 99/03 della Commissione europea sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree;</p> <p>e) nel rispetto dell'obbligo di trasparenza e di pari accessibilità valido per tutti gli schemi di incentivi in capo ai vettori aerei, della documentazione inerente le procedure di concessione</p>		<p>connessi a ciascuna incentivazione, delle relative fonti, della loro coerenza con quanto previsto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ed in particolare dalla disciplina europea in materia di concorrenza e aiuti di stato;</p> <p>e) della disaggregazione per destinatario di tali incentivazioni;</p> <p>d) della documentazione istruttoria comprovante le risultanze, sia favorevoli che non favorevoli, del principio dell'operatore economico privato (test MEO) in conformità alla Comunicazione 2014/C 99/03 della Commissione europea sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree;</p>

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ART e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello I	Rimando (se modificato)
	<p>di un'incentivazione, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei, in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza.</p>		<p>e) nel rispetto dell'obbligo di trasparenza e di pari accessibilità valido per tutti gli schemi di incentivi in capo ai vettori aerei, della documentazione inerente le procedure di concessione di un'incentivazione, sotto forma di contributi, sussidi e ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei, in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza.</p>
8.2	Allocazione dei costi	<ul style="list-style-type: none"> • L'ART deve considerare economie di scala 	
8.4.3	Elasticità	<ul style="list-style-type: none"> • La tabella delle linee guida ENAC deve essere aggiornata con i dati in possesso dell'ART sull'elasticità del costo • L'ART deve considerare economie di scala 	
8.6	Aliquote di ammortamento	<ul style="list-style-type: none"> • Le aliquote proposte non sono giustificate • La vita utile non corrisponde alla vita massima indicata dal manuale ICAO 	Giustificare le aliquote proposte

Numero capitolo, paragrafo e sottoparagrafo	Proposta di ARI e/o testo da modificare	Commento e motivazioni sottese alla proposta di variazione sul modello I	Ryanair: testo modificato
8.7	WACC incrementale		Correggere la vita utile al massimo previsto nel manuale ICAO
8.11	Trattamento del margine commerciale	<ul style="list-style-type: none"> In presenza di un contratto di programma il WACC incrementale risulta obsoleto L'unico sistema che mimica la concorrenza e incentiva i gestori a diventare più efficienti è il single till. 	Eliminare il paragrafo
8.13	Sostenibilità del rischio traffico	<ul style="list-style-type: none"> Il gestore riceve una remunerazione adeguata per il rischio di traffico con il WACC 	"deal till" "single till"
8.14	Qualità e tutela ambientale	<ul style="list-style-type: none"> Non c'è base legale per imporre un premio per raggiungere gli obiettivi di qualità Siamo contrari a un premio per l'aeroporto per aver raggiunto gli obiettivi Il gestore dovrebbe avere delle penali per non raggiungerli Gli obiettivi sono stati concordati nel contratto di programma al di fuori di una consultazione con gli utenti 	Eliminare il paragrafo