

**Conclusione del procedimento
avviato con delibera n. 106/2016.
Approvazione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.**

RELAZIONE ISTRUTTORIA

SOMMARIO

1. Procedimento istruttorio	2
1.1 I Modelli dell'Autorità	2
1.2 Delibera n. 106/2016: revisione dei Modelli e "Call for Input"	2
1.3 Delibera n. 62/2017: proposta di revisione dei Modelli sottoposta a consultazione	3
1.4 Contenuto delle proposte di Modelli sottoposti a consultazione	4
1.5 Delibera n. 66/2017: proroga dei termini del procedimento	5
1.6 Richiesta di parere ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012	6
2. Esiti della consultazione	7
2.1 Osservazioni pervenute	7
2.2 Tematiche per le quali risulta opportuna la trattazione nell'ambito della seconda fase di revisione dei Modelli	7
2.3 Tematiche oggetto di valutazione ai fini della modifica dei Modelli posti in consultazione	11
3. Pareri pervenuti ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012	29
3.1 Parere del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti	29
3.2 Parere del Ministero dell'economia e delle finanze	30
4. Nuova data di entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali	30

1. Procedimento istruttorio

1.1 I Modelli dell'Autorità

La **direttiva 2009/12/CE**, come recepita in Italia con gli articoli da 71 a 82 del d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, prevede, da parte del gestore dell'aeroporto, la determinazione dei diritti nel contesto e all'esito di una consultazione obbligatoria, nel cui ambito sia lo stesso gestore che gli utenti aeroportuali sono soggetti attivi, con possibilità - per ciascuna parte - di ricorrere all'Autorità di vigilanza indipendente in caso di mancato accordo.

Sulla base di tale disposto normativo, attraverso il procedimento avviato con delibera n.31/2014 del 7 maggio 2014, l'Autorità ha provveduto a

- predisporre una bozza dei Modelli di regolazione (di seguito: Modelli) in linea con il citato quadro normativo;
- aprire una consultazione in merito;
- programmare un'audizione presso la sede dell'Autorità con i soggetti interessati (gestori aeroportuali, vettori aerei e loro associazioni) al fine di acquisire osservazioni sulla bozza dei Modelli;
- approvare definitivamente i Modelli, con **delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014**.

Con la sopracitata delibera sono stati pertanto approvati e resi operativi 3 differenti Modelli:

Modello 1	Aeroporti con traffico maggiore di 5.000.000 passeggeri annui
Modello 2	Aeroporti con traffico fra 3.000.000 e 5.000.000 passeggeri annui
Modello 3	Aeroporti con traffico inferiore a 3.000.000 passeggeri annui

Tutti i Modelli sono articolati per capitoli, nel seguente modo:

1. Ambito di applicazione;
2. Definizioni;
3. Procedura di consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
4. Informativa da parte del gestore e dei Vettori;
5. Esito della Consultazione;
6. Procedure di ricorso in caso di mancato accordo ed attività di vigilanza della Autorità di regolazione dei trasporti;
7. Prodotti soggetti a regolazione tariffaria;
8. Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica nel periodo tariffario.

1.2 Delibera n. 106/2016: revisione dei Modelli e "Call for Input"

In data 8 settembre 2016, con delibera n. 106/2016, l'Autorità ha disposto l'avvio del procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata delibera n. 64/2014. Il termine per la conclusione di tale procedimento è stato inizialmente fissato al 31 maggio 2017.

I presupposti del procedimento avviato con la citata delibera n. 106/2016 si fondano sulla considerazione che, in base all'esperienza acquisita nei due anni di prima applicazione, risulti opportuno apportare alcune modifiche ai Modelli, al fine di migliorarne l'efficacia operativa. Il preambolo della stessa delibera specifica inoltre che tali variazioni devono basarsi su approfondimenti riguardanti numerosi ed interrelati aspetti, sia relativamente alle procedure amministrative, sia con riferimento ai criteri di costruzione tariffaria,

sottoponendo, a tal fine, al mercato una *“Call for Input”*, allo scopo di acquisire elementi utili per orientare la revisione.

Nell’ambito del citato procedimento di revisione, l’Autorità ha pertanto ritenuto di avviare, con la stessa delibera n. 106/2016, una consultazione preliminare dei soggetti interessati, invitandoli a presentare contributi (*“Call for input”*) in vista della redazione dello schema di documento regolatorio e della successiva ulteriore consultazione pubblica.

La partecipazione alla *“Call for Input”*, che sollecitava contributi su ventuno quesiti, è stata consentita fino al 14 ottobre 2016, termine di scadenza per l’invio dei suddetti contributi all’Autorità. Entro tale termine, sono pervenute all’Autorità osservazioni scritte da parte di 7 soggetti, in rappresentanza degli *stakeholders*.

Gli Uffici hanno provveduto ad analizzare i contributi alla *“Call for input”*, valutandoli nel contesto dei Modelli aeroportuali esistenti e classificandoli nell’ambito di 4 macro-tematiche principali, a loro volta comprendenti, nel dettaglio, 15 tematiche di interesse, che rappresentano i settori oggetto di intervento dell’Autorità nell’ambito del procedimento di revisione sopra descritto.

Sulla maggior parte delle suddette tematiche, la fase di consultazione preliminare ha evidenziato posizioni fortemente polarizzate intorno a 2 *cluster* di soggetti: da un lato i gestori aeroportuali e le loro associazioni di categoria, dall’altro gli utenti dell’aeroporto, ed in particolare i vettori aerei (*full-service* e *low-cost*, in alcuni casi con punti di vista differenziati), nonché le rispettive associazioni.

Attraverso la sottoposizione agli *stakeholders* dei quesiti di cui alla *Call for Input*, afferenti alle più rilevanti problematiche relative alla regolazione economica del settore aeroportuale, così come emerse dall’esperienza applicativa dei Modelli vigenti, si ritiene di avere conseguito l’obiettivo di acquisire un quadro chiaro delle posizioni dei soggetti interessati in merito alla revisione dei Modelli di regolazione di cui trattasi.

1.3 Delibera n. 62/2017: proposta di revisione dei Modelli sottoposta a consultazione

Con la delibera n. 62/2017 del 19 aprile 2017, l’Autorità, nell’ambito del procedimento avviato con la delibera n. 106/2016, ha sottoposto a consultazione tre schemi di atto di regolazione, redatti anche sulla base dei contributi pervenuti in esito alla *“Call for input”*.

Come accennato nella relazione illustrativa allegata alla citata delibera n. 62/2017, l’analisi delle osservazioni formulate dai soggetti rispondenti ha suscitato i seguenti spunti di riflessione:

- stante il fatto che un numero consistente di aeroporti (specie di piccole dimensioni) non ha ancora provveduto ad adeguare il proprio sistema tariffario sulla base dei Modelli vigenti, si è ritenuto di operare sulla base del **principio di stabilità del quadro regolatorio vigente**. Pertanto, con il provvedimento in consultazione, è stato sottoposto al mercato un intervento di **limitata revisione del testo degli attuali Modelli regolatori**, basato su una **complessiva riscrittura finalizzata ad assicurare una maggiore chiarezza espositiva**, effettuando i soli **interventi emendativi strettamente necessari ad adeguare gli aspetti che hanno rivelato modalità applicative migliorabili**, e tenendo conto inoltre della necessità di assicurare la **coerenza dell’impianto regolatorio** con le misure adottate per la tariffazione dell’accesso alle altre infrastrutture di trasporto, nonché, in relazione alla remunerazione del capitale (WACC), con il contesto di mercato;
- con riferimento alle utili informazioni raccolte con la *“Call for Input”*, si è ritenuto opportuno prospettare l’avvio di un futuro **specifico procedimento**, destinato a delineare un **nuovo Modello regolatorio**, da far entrare in vigore, presumibilmente, nel 2019. Con tale procedimento saranno affrontate, mediante le necessarie analisi tecnico-economiche, le **principali problematiche di natura regolatoria per le quali si è riscontrato il profondo interesse da parte degli stakeholders**. In particolare:

- analisi del **potere di mercato dei gestori aeroportuali**, nonché dell’eventuale contropotere degli utenti, al fine di definire con maggiore accuratezza il campo di applicazione del nuovo Modello. Nell’attuale scenario si possono infatti presentare situazioni di mercato complesse, che richiedono un’attenta valutazione prima dell’adozione di adeguate e proporzionate misure regolatorie. La tabella sottostante riporta un esempio di ipotesi di intervento regolatorio differenziato in funzione del diverso contesto di mercato:

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Gestore con significativo potere di mercato	SI	SI	NO
Vettori con contropotere di mercato	SI	NO	SI
Ipotesi teorica di intervento	Intervento di <i>light regulation</i>	Intervento di <i>full regulation</i>	Intervento di tutela dell’equilibrio finanziario

- analisi finalizzata ad una più efficace determinazione del **fattore di efficientamento dei costi**, tramite valutazioni di efficienza comparata, utilizzando il metodo delle frontiere stocastiche, affiancato alla valutazione di altri indicatori di *performance*, tra i quali alcuni di quelli suggeriti nella *Call for Input*;
- analisi finalizzata alla valutazione dell’adeguatezza degli attuali **livelli di elasticità** dei costi rispetto alle previsioni di traffico, attraverso la valutazione di serie storiche dei dati forniti dai gestori aeroportuali;
- analisi finalizzata all’adeguamento delle misure afferenti alla determinazione del **tasso di remunerazione del capitale investito**, sulla base di una metodologia di calcolo chiara e coerente con l’evoluzione del contesto micro e macroeconomico di riferimento, come peraltro raccomandato dalle recenti indicazioni fornite a livello europeo nell’ambito del “*Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators*”;
- analisi finalizzata alle valutazioni sul **trattamento del margine da attività di natura commerciale**, tesa ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di valutare con maggiore accuratezza – a fronte di posizioni diversificate in letteratura economica - costi e benefici dei possibili interventi di regolazione correlati a tali attività;
- analisi finalizzata all’evoluzione del **modello negoziale gestore/utenti**, orientato al raggiungimento di un più efficace equilibrio di mercato.

1.4 Contenuto delle proposte di Modelli sottoposti a consultazione

Gli schemi aggiornati dei tre Modelli sottoposti a consultazione, che ripropongono l’applicazione per aeroporti a differenti livelli di traffico – rispettivamente: oltre 5 Mpax annui; 3-5 Mpax annui; fino a 3 Mpax annui – sono articolati per capitoli, nel seguente modo:

1. **Ambito di applicazione;**
2. **Definizioni;**
3. **Procedura di revisione dei diritti aeroportuali;**
4. **Informativa da parte del gestore e dei Vettori;**
5. **Esito della Consultazione;**
6. **Attività di vigilanza;**
7. **Prodotti soggetti a regolazione tariffaria;**
8. **Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica nel periodo tariffario;**
9. **Service Level Agreements (SLA).**

Nella redazione degli schemi di atto sottoposti a consultazione, pubblicati sul sito web istituzionale dell’Autorità in data 21 aprile 2017, si è perseguita, come accennato, la finalità di fornire, sulla base della esperienza acquisita nei due anni di prima applicazione, i chiarimenti interpretativi necessari per migliorare

l'efficacia operativa dei vigenti Modelli, apportando, quindi, i soli interventi emendativi strettamente necessari sia relativamente alle procedure amministrative, sia con riferimento ai criteri di costruzione tariffaria, tenendo a tale riguardo in considerazione la necessità di assicurare – per quanto ragionevolmente possibile – la coerenza dell'impianto regolatorio con le misure adottate per la tariffazione dell'accesso alle altre infrastrutture di trasporto.

Come accennato, la revisione si è concentrata su **4 macro-tematiche principali** a loro volta comprendenti, nel dettaglio, **15 tematiche di interesse**, che rappresentano i settori oggetto di intervento dell'Autorità nell'ambito del procedimento di revisione sopra descritto. Tale classificazione è illustrata nella seguente tabella:

MACRO-TEMATICA	TEMATICA
"COSTING"	Misurazione livelli di efficienza
	Elasticità dei costi alle variazioni dei volumi di traffico
	WACC (RFR, Debito, Gearing, ERP, Beta, Aliquote fiscali, WACC incrementale)
"PRICING"	Basket tariffari
	Trasparenza e non discriminazione nel riconoscimento di incentivi all'attività volativa
	Modulazione tariffaria
QUALITA'	Service Level Agreements (SLA)
	Indicatori e obiettivi di qualità e tutela ambientale
PROCEDURE	Tempistiche di notifica e avvio della consultazione
	Trattamento in consultazione delle tariffe PRM – Handling
	Estensione del quadro delle informazioni da gestore ad utenti
	Svolgimento della consultazione (voto su singoli aspetti della proposta, ruolo degli utenti assenti, deleghe, maggioranza, raccolta osservazioni, misurazione delle WLU, trattamento delle nuove proposte in seduta, verbalizzazione)
	Entrata in vigore delle tariffe
	Procedura di risoluzione delle controversie (modalità, tempistiche)
	Sospensione dei termini di entrata in vigore dei diritti

1.5 Delibera n. 66/2017: proroga dei termini del procedimento

Successivamente all'avvio della predetta consultazione, fra il 1° ed il 5 maggio 2017, sono pervenute, da parte di IATA, IBAR, A4E (prot. ART 2807/2017), Assaereo (prot. ART 2824/2017), Assaeroporti (prot. ART 2946/2017) richieste di proroga dei termini per la presentazione delle osservazioni ai Modelli posti in consultazione con la delibera n. 62/2017. IATA, IBAR e A4E, in particolare, hanno chiesto un incontro con gli Uffici dell'Autorità per l'approfondimento dei temi in consultazione. Tale incontro si è successivamente svolto in data 23 maggio 2017.

Pertanto, con delibera n. 66/2017 dell'11 maggio 2017, l'Autorità, a seguito delle richieste pervenute dalle associazioni dei vettori e dei gestori aeroportuali, ha prorogato al 26 maggio 2017 il termine per la formulazione delle osservazioni sugli schemi di atto di regolazione e, conseguentemente, al 27 giugno 2017 il termine per la conclusione del procedimento per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

In data 26 maggio 2017, nella nota (prot. ART 3562/2017) con cui trasmetteva le proprie osservazioni nell'ambito della suddetta consultazione, Assaeroporti ha chiesto di essere audita al fine di illustrare all'Autorità dette osservazioni. L'audizione si è conseguentemente tenuta in data 15 giugno 2017, innanzi al Consiglio dell'Autorità.

1.6 Richiesta di parere ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012

Con nota prot. 4160/2017 del 15 giugno 2017, l'Autorità ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze la richiesta di parere, ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012.

Al riguardo, in considerazione del fatto che, alla data del 27 giugno 2017, non risultavano ancora pervenuti tutti i suddetti pareri, con **delibera n. 87/2017** è stato ulteriormente prorogato, al **20 luglio 2017**, il termine per la conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016.

Con le note del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 4408/2017, e del Ministero dell'economia e delle finanze, assunta agli atti dell'Autorità al prot. 4769/2017, sono stati acquisiti i previsti pareri dei predetti dicasteri.

2. Esiti della consultazione

2.1 Osservazioni pervenute

Entro il termine del 26 maggio 2017, sono pervenute all'Autorità osservazioni da parte di 5 diversi soggetti, come di seguito elencati.

STAKEHOLDERS		Modello 1,2,3 - Capitoli								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
ASSAEROPORTI Associazione Italiana Gestori Aeroporti	Assaeroporti	X		X	X	X	X		X	X
IATA A4E IBAR	IATA A4E IBAR			X		X	X	X	X	X
ASSAEREO	Assaereo		X	X	X	X		X	X	X
RYANAIR	Ryanair	X		X	X		X	X	X	
easyJet	easyJet								X	

Nei paragrafi seguenti si riportano gli esiti della Consultazione in relazione alle varie tematiche sollevate, nonché le relative valutazioni. Dette tematiche sono state raggruppate in due differenti *cluster*:

- sono state innanzi tutto evidenziate le questioni per le quali, in considerazione della loro complessità - tale da richiedere ulteriori consultazioni con gli *stakeholders* - ovvero della correlazione agli aspetti oggetto di approfondimento così come sopra delineati, risulta opportuna la trattazione nell'ambito del futuro specifico procedimento;
- sono state, di contro, trattate singolarmente le richieste di emendamento al testo, in relazione a specifici aspetti riconducibili agli obiettivi del presente procedimento, che consistono, come precedentemente affermato, (i) nella maggiore chiarezza espositiva, (ii) nell'adeguamento degli aspetti che hanno rivelato modalità applicative migliorabili, (iii) nella coerenza dell'impianto regolatorio con le misure adottate per la tariffazione dell'accesso alle altre infrastrutture di trasporto.

2.2 Tematiche attinenti al futuro specifico procedimento per il nuovo Modello regolatorio

Fra le osservazioni pervenute, alcune hanno suscitato l'opportunità di una trattazione nell'ambito dello specifico procedimento destinato a delineare un nuovo Modello regolatorio, così come sopra indicato, ovvero la necessità di ulteriori approfondimenti rispetto ai temi oggetto di revisione dei Modelli secondo le finalità illustrate nella delibera n. 62/2017 e nei suoi allegati. Di seguito si illustrano, al riguardo, le principali richieste emendative e le relative valutazioni.

1. Capitolo 1 – Ambito di applicazione

Posizione dei rispondenti

L'associazione dei gestori richiede l'adozione, per gli **aeroporti di dimensioni minori**, di alcune profonde innovazioni, sia per gli aspetti procedurali, mediante l'istituzione di una procedura semplificata di consultazione, sia nella costruzione tariffaria, attraverso l'adozione di un modello di tipo "*revenue yield*" con applicazione del *price cap* sul complesso delle attività regolate. Propone inoltre di lasciare ai gestori, indipendentemente dal rispettivo livello di traffico, la possibilità di adottare il Modello previsto per il livello superiore, qualora ne ricorrano le condizioni.

Le associazioni dei vettori, d'altro canto, sottolineano l'esigenza di adeguata procedura di **consultazione**, oltre che sui livelli tariffari, anche sugli **investimenti** infrastrutturali a breve e lungo termine da parte dei gestori, in attuazione dell'art. 8 della direttiva 2009/12/CE.

Uno dei vettori propone di adottare un **unico Modello** regolatorio, valido per tutti gli aeroporti.

Valutazioni

L'istituzione di procedure semplificate per gli aeroporti minori rappresenta un tema rilevante, anche in esito all'esperienza applicativa finora espletata, dalla quale si è rilevata la maggiore difficoltà, da parte dei gestori meno strutturati, di applicare puntualmente le complesse disposizioni contenute nei Modelli vigenti. Costituisce ulteriore prova a questo riguardo la constatazione che, fra gli aeroporti che non hanno ancora provveduto a revisioni tariffarie con l'applicazione del Modelli dell'Autorità, la larghissima parte appartenga proprio alla categoria degli aeroporti al di sotto del 3 Mpax annui.

In questo senso, nella formulazione sottoposta a consultazione, il Modello 3 si differenzia da quelli di categoria superiore per una serie di aspetti di semplificazione per tale categoria di aeroporti, con riferimento a: (i) durata del periodo tariffario, con possibilità di adozione di tariffe anche su base annuale; (ii) documento di consultazione con set informativo ridotto; (iii) metodologia semplificata per la determinazione del WACC; (iv) metodologia semplificata per la costruzione tariffaria, con possibilità di adozione di driver generici per l'allocazione dei costi, dinamica tariffaria senza applicazione dei coefficienti di elasticità al traffico, obblighi di efficientamento ridotti, assenza di clausole di *profit sharing*; (v) alleggerimento degli obblighi di separazione contabile, con modalità semplificate di certificazione e applicazione di modulistica ridotta per la contabilità regolatoria.

Ulteriori semplificazioni sono senz'altro possibili, anche nel senso auspicato dall'associazione dei gestori, anche al fine di incentivare l'adozione dei Modelli in funzione di una più rapida e generale applicazione dei principi di cui all'art. 80 del d.l. 1/2012: tuttavia l'implementazione di tali ulteriori semplificazioni non può prescindere da un adeguato confronto con gli *stakeholders*. In tale ottica, appare opportuno riservare l'adozione di misure al riguardo nell'ambito del futuro procedimento, come precedentemente delineato.

Nel medesimo quadro può essere inserito il tema del consolidamento dei tre Modelli in un unico documento, tenendo peraltro conto del diverso approccio che il nuovo procedimento intende prevedere, attraverso l'applicazione delle citate analisi del potere di mercato dei gestori aeroportuali, nonché dell'eventuale contropotere degli utenti, al fine di definirne con maggiore accuratezza il campo di applicazione.

Con riferimento al tema della consultazione degli utenti sugli investimenti del gestore, esso si inserisce nel complesso quadro delle relazioni fra il gestore medesimo e lo Stato, nel suo ruolo di concedente del demanio aeroportuale, tenendo conto pertanto delle prerogative e dei poteri di soggetti quali l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito: ENAC), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito: MIT), gli Enti Locali. Si rileva pertanto l'opportunità di ulteriori approfondimenti al riguardo, che potranno essere utilmente svolti nell'ambito del futuro procedimento, come precedentemente delineato.

2. Capitoli 3 e 5 – Procedure

Posizione dei rispondenti

Alcuni vettori hanno rilevato la necessità di:

- **estendere la consultazione** anche ai soggetti che, pur non avendo esercitato attività volativa nel periodo considerato per la rappresentatività – che afferisce alle due stagioni IATA precedenti l'avvio della procedura da parte del gestore –, abbiano già formalizzato l'intenzione di **operare sullo scalo per il futuro**;
- consentire la **partecipazione** alla consultazione anche con **modalità diverse** dalla presenza fisica, adeguando in tal senso il meccanismo che prevede specifiche audizioni.

Sia i vettori che i gestori, con riferimento alle modalità di **trasmissione al sistema delle biglietterie IATA** dei livelli tariffari risultanti dalle consultazioni, rilevano possibili profili di criticità derivanti dal sistema previsto nella revisione dei Modelli sottoposta a consultazione, in particolare rispetto al **ruolo del soggetto intermedio** che provvede al caricamento dei dati nel sistema TTBS (*Ticket Tax Box Service*), che in Italia risiede attualmente nell'organizzazione della società Alitalia.

Valutazioni

Con riguardo alle posizioni espresse in merito alla partecipazione alla consultazione, occorre considerare che il futuro procedimento, come precedentemente delineato, prevede specifiche analisi, finalizzate all'evoluzione del modello negoziale gestore/utenti, orientato al raggiungimento di un più efficace equilibrio di mercato. In tale ambito si ritiene possano efficacemente collocarsi anche le richieste sopra evidenziate.

Riguardo invece alle modalità di trasmissione al sistema delle biglietterie IATA dei livelli tariffari, appare necessario un ulteriore approfondimento del tema, che preveda un adeguato coinvolgimento dei soggetti incaricati delle varie fasi del processo, al fine di definire modalità che perseguano l'obiettivo di fornire certezza agli operatori di mercato garantendo, al contempo, l'efficacia del procedimento. Tale approfondimento potrà essere utilmente svolto nell'ambito del futuro procedimento.

3. Capitolo 4 – Informazioni

Posizione dei rispondenti

In relazione alle informazioni che gli utenti sono tenuti a fornire al gestore, alcuni *stakeholders* hanno osservato che le tempistiche previste nel paragrafo 4.3 appaiono incompatibili con la necessità da parte del gestore di disporre di tali informazioni al fine della predisposizione della proposta tariffaria, con particolare riferimento alle previsioni di traffico ed alla pianificazione degli investimenti. Più adeguato sarebbe, a loro avviso, provvedere ad un **flusso periodico di informazioni fra vettori e gestori**, basato sulle stagioni IATA.

Valutazioni

Nel condividere la necessità di adeguare le tempistiche relative alla fornitura delle informazioni, oltre a disporre gli emendamenti ai Modelli descritti al successivo capitolo della presente relazione, immediatamente esecutivi, si intende verificare la possibilità, nell'ambito del futuro procedimento, previa fase di necessaria consultazione degli *stakeholders*, di istituire un flusso informativo periodico, che potrebbe essere utilmente allineato alle stagioni IATA.

4. Capitolo 6 – Vigilanza

Posizione dei rispondenti

Il paragrafo 6.2.1 dei Modelli si riferisce, in termini generali, alla prerogativa per l'Autorità, in relazione a necessità segnalate dagli utenti o comunque rilevate dalla stessa anche in base a *benchmark* europei, di imporre obblighi in merito al raggiungimento di **"specifici obiettivi di miglioramento degli standard di servizio"** e di **"incremento della produttività"**. Alcune associazioni di vettori, in merito, rilevano la necessità che tali obblighi debbano emergere, oltre che da analisi di *benchmarking* riferite ad un campione di aeroporti adeguato rispetto al destinatario di detti obblighi, anche in base a **consultazioni con gli utenti**.

Valutazioni

Il futuro procedimento di revisione dei Modelli prevede espressamente l'approfondimento della tematica dell'efficienza. Per tale aspetto è prevista infatti una serie di analisi, anche comparate, la cui base teorica è stata esplicitata nella relazione illustrativa allegata alla delibera n. 62/2017. Si ritiene pertanto di associare la richiesta degli utenti a tali approfondimenti, demandandone pertanto la valutazione nell'ambito del futuro procedimento, come indicato.

5. Capitolo 8 – Costing

Posizione dei rispondenti

Al riguardo, vettori e gestori esprimono varie ed articolate previsioni, fra le quali si evidenziano le seguenti:

- rispetto alla problematica del trattamento del margine rinvenibile dall'esercizio di attività non *aviation* (**single till – dual till**), vettori e gestori sollecitano l'Autorità ad esprimersi, confermando le posizioni contrapposte già rilevate nel corso della *Call for Input*;
- con riferimento al tema dell'**efficienza**, le associazioni dei vettori propongono all'Autorità di adottare obiettivi di efficientamento maggiormente sfidanti per i gestori, eventualmente da applicare anche ai costi operativi addizionali derivanti dall'adozione del parametro *v*;
- per quanto attiene alla dinamica tariffaria, le associazioni dei vettori confermano quanto già affermato in sede di *Call for Input* circa la necessità di rivedere i coefficienti di **elasticità** dei costi al traffico, rilevando inoltre l'opportunità di tenere adeguatamente conto delle economie di scala;
- in merito agli impatti tariffari del sistema di valutazione della **qualità** dei servizi, le associazioni dei vettori si dichiarano contrarie ai meccanismi, peraltro già previsti dai Modelli vigenti, che prevedono premi per i gestori, in caso di *overperforming* rispetto agli obiettivi programmati;
- relativamente alla dinamica tariffaria, l'associazione dei gestori introduce il tema del trattamento, ai fini della determinazione del capitale investito netto, delle **lavorazioni in corso** all'anno base, segnalando che l'adozione del valore contabile, prevista dai Modelli, potrebbe generare talune criticità applicative;
- sull'applicazione del meccanismo di **sostenibilità del rischio traffico**, le associazioni dei vettori confermano la richiesta, già formulata nella *Call for Input*, di restituire agli utenti, sotto forma di riduzioni tariffarie, l'eventuale eccedenza positiva derivante da una maggiore crescita del traffico rispetto ai volumi previsti;
- infine, sul tema del **WACC incrementale**, si registra la contrarietà delle associazioni dei vettori alla sua applicazione.

Valutazioni

Con riferimento alle complesse ed interrelate problematiche oggetto di osservazioni da parte degli *stakeholders* sul tema del *costing*, come sopra evidenziato, nella maggior parte dei casi esse afferiscono a temi per i quali sono previsti ed annunciati specifici approfondimenti, da attuarsi nell'ambito del futuro procedimento – ci si riferisce in particolare ai temi del *till*, dell'efficienza, dell'elasticità e del WACC –. Per quanto attiene ai restanti temi – premi di qualità, dinamica tariffaria, rischio traffico – si ritiene necessario procedere a variazioni soltanto dopo un processo di adeguata consultazione di tutti gli *stakeholders*, che potrà essere utilmente svolto nel suddetto ambito.

2.3 Tematiche oggetto di valutazione ai fini della modifica dei Modelli posti in consultazione

Oltre alle osservazioni sopra citate, che come detto afferiscono a temi che necessitano di ulteriori approfondimenti da porre in essere nell'ambito del futuro procedimento, gli *stakeholders*, nelle restanti osservazioni, hanno espresso, con riferimento a specifici aspetti, richieste di emendamento dei Modelli, che sono state valutate nel corso dell'istruttoria. L'esito di tale valutazione è riprodotto nel quadro sinottico di seguito riportato, suddiviso per pertinente capitolo del Modello.

Con riferimento a detta valutazione, si sono adottate le seguenti formulazioni:

Da accettare	Osservazioni che hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo dei Modelli nel pertinente paragrafo.
Da accettare, con modifiche	Osservazioni che hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo dei Modelli nel pertinente paragrafo, ed inoltre hanno richiesto la parziale riscrittura di altre parti del testo, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.
Da respingere	Osservazioni che non hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità.
Da respingere, con precisazioni testuali all'interno dei Modelli	Osservazioni che, pur non comportando una revisione della posizione dell'Autorità, hanno richiesto la parziale riscrittura di parti del testo del Modello, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.
Chiarimento	Osservazioni per le quali non è risultato necessario provvedere a valutazioni sulla posizione dell'Autorità, ma è risultato opportuno chiarire meglio i contenuti di misure già previste nei Modelli.

1. Capitolo 2 – Definizioni

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
2	Assaereo	Nell'ambito delle definizioni di SLA, chiede di specificare che tali accordi riguardano servizi riferiti alla generalità dell'utenza. Chiede inoltre di eliminare il riferimento all'art.10 della direttiva (differenziazione dei servizi).	Da accettare	In linea con quanto previsto sia nella normativa comunitaria all'art.9 della direttiva 12/2009/CE sia nella normativa di recepimento nazionale all'art.78 del d.l.n.1/2012, si è ritenuto di espungere dal testo, nella definizione di <i>Service Level Agreement</i> (SLA) il riferimento all'art.10 della direttiva stessa che riguarda la possibilità per il gestore di fornire servizi personalizzati (" <i>Differenziazione dei servizi</i> ").

2. Capitolo 3 – Procedure

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
3.2	IATA, IBAR, A4E	Auspicano una revisione annuale di costi, investimenti, qualità del servizio e relativi livelli di tariffe aeroportuali.	Da respingere	I Modelli prevedono, solo per gli aeroporti con traffico inferiore a 3 MPax annui, la facoltà in capo al gestore aeroportuale di effettuare una revisione annuale del livello delle tariffe aeroportuali. In tutti gli altri casi (Modello 1 e 2) il periodo regolatorio si riferisce ad un arco temporale quadriennale. In ogni caso, secondo le previsioni del Modello, i costi seguono una dinamica predefinita, anche a tutela degli stessi utenti; inoltre, per investimenti e qualità, in sede di consultazione annuale sono previsti adeguamenti, in base a misure che tengono in debito conto anche gli interessi degli utenti.

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
3.3	IATA, IBAR, A4E	Ritengono che il gestore dovrebbe informare direttamente gli utenti dell'avvio della Consultazione.	Chiarimento	Nei Modelli posti in consultazione, al paragrafo 3.4.1, punto 2, è già previsto che il gestore provveda a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata, agli utenti dell'aeroporto ed alle loro associazioni dell'apertura della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali.
3.4.1	Assaereo	Condivide l'introduzione della nuova formulazione con sezione dedicata sul sito web del gestore. Propone che i termini di consultazione inizino a decorrere dal momento della effettiva disponibilità della documentazione.	Chiarimento	Nei Modelli, al paragrafo 3.4.1, punto 2, lettera b), è già previsto che la documentazione che il gestore è tenuto a fornire all'utenza, a supporto della proposta tariffaria, sia resa disponibile contestualmente alla data di apertura della consultazione.
3.4.2	Ryanair	Con riferimento alle deleghe scritte per la partecipazione alle audizioni, ritiene che tale documento debba essere richiesto soltanto per i rappresentanti delle associazioni.	Da respingere	Si ritiene che, al fine della chiara identificazione dei rappresentanti degli utenti alle audizioni, nonché della legittimità dei poteri di rappresentanza, i soggetti partecipanti e con diritto di voto debbano essere provvisti di delega scritta da parte del legale rappresentante dell'utente aeroportuale.
3.4.2	Assaereo	Con riferimento alla rappresentatività degli utenti in audizione, chiede di eliminare la prevista soglia del 2%, per le seguenti motivazioni: 1) il dato delle WLU relativo alle ultime 2 stagioni IATA è sconosciuto ai vettori; 2) la formulazione "forma associata" può risultare ambigua; 3) l'introduzione della soglia può rappresentare un disincentivo per i vettori a partecipare alla consultazione; 4) i tempi previsti per la comunicazione al gestore della partecipazione in forma associata appaiono troppo stretti. La questione è tanto più grave se associata al "principio del silenzio assenso".	Da accettare	La soglia minima di rappresentatività è stata introdotta, nei Modelli posti in consultazione, nell'ottica di assicurare una maggiore efficacia delle audizioni, anche in presenza di una pluralità di utenti che sviluppano ridotti volumi di traffico individuale, nonché al fine di prevenire criticità operative riscontrate nel corso delle istruttorie già svolte dall'Autorità. Tuttavia si rileva come le osservazioni presentate dagli <i>stakeholders</i> evidenzino alcune criticità contenute nella formulazione adottata. In particolare ci si riferisce: – alla concreta difficoltà per compagnie aeree internazionali, anche in considerazione della possibile assenza di rappresentanti locali, di farsi rappresentare; – all'inopportunità per singoli vettori, per motivi concorrenziali, di delegare un altro utente a rappresentare la propria posizione; – al fatto che il mancato raggiungimento della soglia, impedendo la partecipazione ad una parte degli utenti, porterebbe questi ultimi a rientrare nel meccanismo del "silenzio assenso", creando effetti distorsivi ai fini del raggiungimento dell'intesa. Anche in linea con quanto previsto dalle raccomandazioni comunitarie (<i>Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators</i>), che prevedono l'accesso alle consultazioni a tutti gli utenti aeroportuali, si reputa pertanto opportuno eliminare il paragrafo in cui si fa riferimento alla soglia minima richiesta agli utenti, in forma singola o associata, per partecipare alle audizioni con diritto di voto, pari al 2% dei volumi di traffico.
3.4.2	IATA, IBAR, A4E	Chiedono di eliminare il paragrafo (soglia 2% per partecipazione ad audizioni), in quanto: a) in tutti gli aeroporti vi sono vettori con operazioni marginali/stagionali; b) non tutti i vettori impiegano un rappresentante locale in ciascun aeroporto; c) l'adozione di forme di associazione tra Vettori basati in diverse parti del mondo e forse anche sconosciuti l'uno all'altro è in realtà difficile e impedirebbe, anziché semplificare, la partecipazione attiva alle procedure di voto; d) non tutti i Vettori sono membri di un'Associazione di categoria; e) i vettori che operano in un aeroporto possono trovare inappropriato, per motivi concorrenziali, delegare un altro Vettore; f) La PEC non è comunemente usata o disponibile al di fuori dell'Italia.		
3.4.2	Ryanair	Ritiene che non debba essere posto nessun limite minimo di rappresentatività degli utenti per la partecipazione alla consultazione (cfr. art. 6 Dir. 2009/12/CE). Pertanto chiede di eliminare la prevista soglia del 2%.		

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
3.4.2	IATA, IBAR, A4E	Ritengono che le associazioni dovrebbero poter esprimere le loro opinioni durante le audizioni, fermo restando il diritto di voto solo per gli utenti e loro delegati	Da accettare	Si condivide il concetto che anche le associazioni possano contribuire, attraverso il diritto di intervento, a fornire elementi utili nell'ambito della consultazione, pur in assenza del diritto di voto.
3.4.2	Assaereo	Con riferimento ai criteri per la rappresentatività (criteri pari a: 80% quota relativa a WLU; 15% quota relativa al tonnellaggio usato per A/P; 5% quota relativa ai movimenti), ritiene che tali criteri possano creare effetti distorsivi. Propone di lasciare i criteri precedenti. Ritiene comunque necessario introdurre l'obbligo per le singole società di gestione di comunicare con cadenza semestrale (entro 30gg dalla stagione IATA precedente) le WLU e comunque le quote dei diritti di voto spettanti a ciascun utente.	Da accettare	<p>Al fine di consentire una minima ma significativa rappresentatività anche all'aviazione generale, si è ritenuto di porre in consultazione un criterio di rappresentatività ponderato rispetto (i) alle WLU trasportate (che comprendono passeggeri e merci), (ii) al numero di movimenti e (iii) al tonnellaggio degli aeromobili.</p> <p>Tuttavia si rileva come le osservazioni presentate dagli <i>stakeholders</i> evidenzino alcune criticità contenute nella formulazione adottata. In particolare ci si riferisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> – all'eccessiva complessità del calcolo della rappresentatività; – ai possibili effetti distorsivi della misura, che potrebbero determinare un maggiore peso per utenti a minore traffico; – alla possibile contraddizione con la maggioranza qualificata per la promozione di una revisione dei diritti, di cui al par. 3.2.4. <p>Si è ritenuto pertanto di ridefinire la rappresentatività di ciascun utente in base alla sola quota percentuale delle WLU trasportate. Si è invece ritenuto adeguato considerare i volumi di traffico registrati nelle ultime due stagioni IATA precedenti alla consultazione, in quanto dati più vicini possibile alla situazione in atto al momento della consultazione, conseguentemente meglio indicativi dell'attuale utenza dell'aeroporto.</p> <p>Si precisa che il gestore, come previsto al paragrafo 4.1.1, è tenuto a mettere a disposizione degli utenti, unitamente al Documento di consultazione, il dettaglio delle unità di traffico utili per la valutazione della rappresentatività in consultazione.</p> <p>Si è ritenuto inoltre di escludere dal computo della rappresentatività gli utenti per i quali risulti, con evidenza documentale, per le stagioni IATA successive a quelle citate, la conclusione dell'operatività sullo scalo.</p>
3.4.2	Ryanair	Chiede che la rappresentatività dell'utente sia basata sui volumi di traffico delle due stagioni IATA precedenti e delle due stagioni successive, con esclusione degli utenti che hanno lasciato lo scalo o sono in procinto di lasciarlo		
3.4.2	IATA, IBAR, A4E Ryanair	Chiede che la rappresentatività dell'utente sia basata solo e interamente sulla WLU.		
3.4.2	Assaereo	Con riferimento al meccanismo di "silenzio assenso", ritiene che la mancata partecipazione al voto non debba corrispondere ad una manifestazione di assenso.	Da respingere	<p>Per quanto concerne il principio dell'automatico voto favorevole per gli utenti assenti, si è potuto verificare "sul campo", attraverso le successive consultazioni, come l'adozione di tale meccanismo abbia favorito il progressivo allargamento nel tempo della platea dei partecipanti, incrementando la qualità del confronto. Si è pertanto ritenuto necessario mantenere tale meccanismo di "silenzio assenso" per gli utenti assenti alle audizioni.</p>
3.4.2	IATA, IBAR, A4E Ryanair	Ritengono che la mancata partecipazione al voto non debba corrispondere a una manifestazione di assenso.		
3.4.2	Ryanair	Con riferimento alle audizioni supplementari, ritiene possibili malintesi sulla parola "documentazione" che a suo avviso dovrebbe ricomprendere anche eventuali nuove proposte tariffarie.	Da accettare	Nell'ambito delle eventuali audizioni supplementari che comportino la presentazione di nuova documentazione da presentare all'Utenza, nell'ottica di chiarire e rendere più esaustivo il termine "documentazione", si è ritenuto opportuno inserire nel contesto anche eventuali rielaborazioni della proposta tariffaria.

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
3.4.2	Assaereo	Con riferimento al caso in cui un unico utente dell'aeroporto detenga una quota superiore al 50% del traffico, ritiene necessario circostanziare meglio la soglia minima di consenso per attestare l'intesa. Chiede in particolare di definire una soglia minima di quota incrementale tale da consentire la condivisione da parte di un secondo operatore.	Da accettare	Si è ritenuto opportuno chiarire meglio il caso in cui un unico utente dell'aeroporto detenga una quota di rappresentatività superiore al 50%. Al fine di circostanziare meglio la soglia minima incrementale che consenta di assicurare un consenso significativo, si è stabilito, infatti, di considerare raggiunta l'intesa quando si consegua una quota di consensi pari a quella dell'utente maggiormente rappresentato, incrementata del 10% della quota residua degli utenti.
3.4.2	IATA, IBAR, A4E	Emendamenti al sistema di voto: – quorum al 50%		
3.4.2	Ryanair	Ritiene che l'intesa sia considerata raggiunta con l'assenso del 50% dei valori di rappresentatività + 1 utente presente.		
3.4.2	IATA, IBAR, A4E	Emendamenti al sistema di voto: – possibilità di esprimere voti disgiunti sui vari temi.	Da respingere	In merito alla possibilità di effettuare il voto disgiunto sui diversi temi oggetto della consultazione, si ritiene di respingere tale proposta, in quanto l'oggetto della votazione è rappresentato dalla proposta tariffaria nel suo complesso.
3.4.2	Assaereo	Con riferimento alle verbalizzazioni, richiede un periodo per la sottoscrizione dei verbali superiore a 2 giorni.	Da respingere	Quanto alle verbalizzazioni, si ritiene che l'espressione della volontà di ciascun soggetto partecipante alle audizioni debba essere correttamente riportata; tuttavia non appare corretto che il dibattito sul contenuto dei verbali si protragga nel tempo in misura tale da influire in maniera significativa sui tempi complessivi del procedimento. Pertanto la previsione massima di 2 giorni lavorativi per il consolidamento dei verbali appare adeguata, tenuto conto che il verbale deve limitarsi a rispecchiare quanto dichiarato dai partecipanti all'audizione. A tal fine, si ritiene di mantenere la possibilità di registrazione audio della seduta.
3.4.2	IATA, IBAR, A4E	Con riferimento alle verbalizzazioni, chiedono 5 giorni per la chiusura verbali, e che le osservazioni scritte presentate dagli utenti ne siano considerate parte integrante.		
3.4.2	Ryanair	- I partecipanti devono avere il diritto di modificare i verbali qualora contengano inesattezze. - Devono essere concessi almeno 5 giorni per la firma dei verbali. - Eliminare la registrazione audio della seduta.		
3.4.2	IATA, IBAR, A4E	Chiedono che il diritto di appello sia accordato a tutti gli utenti, indipendentemente dalla loro presenza fisica alla audizione. (rif. direttiva)	Da respingere	Come affermato in sede di prima stesura dei Modelli, con riguardo al diritto di rivolgere istanza di risoluzione delle controversie, si ritiene che tale strumento sia destinato ad avere un ruolo soltanto all'interno della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, essendo finalizzato a sanare eventuali situazioni di disaccordo emerse nel corso della consultazione a tale scopo dedicata. Si ricorda tuttavia che, per ciascun utente aeroportuale, è sempre possibile adire l'Autorità ai sensi della sua norma istitutiva (art. 37, comma 3, lettera g, del d.l. 201/2011), nonché, con particolare riferimento all'attività di vigilanza sulla misura dei diritti aeroportuali, della norma di recepimento nell'ordinamento italiano della direttiva 2009/12/CE (art. 80 del d.l. 1/2012).
3.4.2	Ryanair	Diritto per tutti gli utenti (presenti o meno alla seduta) a presentare appello ad ART (cfr. art. 8 Dir. 2009/12/CE)		
3.4.3	Ryanair	Con riferimento alla fattispecie della sospensione della consultazione, ritiene che la procedura debba considerarsi formalmente chiusa al termine dei 60 giorni di sospensione concessi da ART. In tal caso il gestore dovrà chiedere l'apertura di una nuova consultazione.	Da accettare, con modifiche	Sulla base delle esperienze effettuate, si ritiene opportuno rendere certa la chiusura della procedura di sospensione entro 60 giorni dall'avvio della stessa, a meno che il gestore non provveda alla sua riapertura entro il medesimo termine. La chiusura era prevista, già nella formulazione sottoposta a consultazione, anche nel caso in cui il gestore provveda alla trasmissione all'Autorità della Contabilità Regolatoria certificata relativa all'Anno Ponte.

3. Capitolo 4 – Informazioni

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
4.1	Assaereo	Chiede che il gestore comunichi agli utenti informazioni disaggregate per singolo vettore dei parametri per il computo dei voti spettanti, a cadenza semestrale.	Da respingere	I Modelli prevedono che il gestore debba mettere a disposizione degli utenti, unitamente al Documento di consultazione, le informazioni inerenti al 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, coerentemente con l'avvio della consultazione stessa. Pertanto non appare necessaria una comunicazione delle suddette informazioni con cadenza semestrale.
4.1.1	Assaeroporti	Chiede che la separata indicazione dei costi relativi all'Aviazione Generale sia prevista solo nei casi in cui vi siano servizi ed infrastrutture dedicate.	Da accettare, con modifiche	Si valuta positivamente la proposta, tuttavia ritiene opportuno specificare l'obbligo di presentare la contabilità regolatoria, dettagliata per l'aviazione generale, non solo per gli aeroporti dotati di specifici servizi o infrastrutture dedicate, ma anche per quelli che applicano tariffe differenziate. In tal modo si persegue l'obiettivo di maggiore trasparenza e rispetto dei principi di correlazione ai costi e di pertinenza (ex art.80 del dl.n.1/2012).
4.1.1	Assaeroporti	In ragione delle frequenti variazioni normative, tali da determinare disomogeneità nel perimetro delle attività svolte, ritiene che il confronto fra le informazioni economiche attuali e passate sia incongruo a verificare l'efficientamento del gestore. Chiede pertanto che siano ridotti sia il livello di dettaglio sia la profondità temporale delle informazioni contenute nella Relazione sulla gestione riferita al periodo pregresso.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno dei Modelli	Nella consapevolezza dei possibili mutamenti che possono riguardare il perimetro e la natura delle attività svolte dal gestore, si è ritenuto di modificare il testo in maniera da prescrivere al gestore che, nell'ambito della relazione illustrativa dei 5 anni precedenti l'Anno base, sia data evidenza anche delle eventuali variazioni intercorse nel perimetro delle attività, ai fini di una corretta analisi delle informazioni inerenti ai dati di traffico, ai costi operativi e alla consistenza dell'organico.
4.1.1	Assaeroporti	Ribadisce che la definizione delle procedure di incentivazione per l'avviamento e lo sviluppo delle rotte aeree e dei criteri di ripartizione degli incentivi assegnati dai gestori aeroportuali esula dalle competenze dell'Autorità.	Da respingere	La tematica è trattata in modo approfondito nell'ambito delle osservazioni al capitolo 8. In ogni caso, nel rispetto del principio di trasparenza, i gestori aeroportuali sono tenuti a rendere pubblica la <i>policy</i> relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa.
4.1.1	Ryanair	Ritiene che ART non abbia titolo per chiedere evidenza dei contributi all'attività volativa finanziata tramite i diritti aeroportuali non regolati.		
4.1.4	Assaeroporti	<i>Benchmark</i> sulla qualità solo se disponibili	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno dei Modelli	Si è mantenuto l'obbligo per il gestore aeroportuale di presentare nell'ambito del Piano della qualità e della tutela ambientale, le informazioni di <i>benchmark</i> , pur modificando parzialmente il testo per precisare meglio il riferimento agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.
4.1	Assaereo	Chiede che la data di entrata in vigore dei nuovi diritti avvenga non prima di 180 giorni dalla data della definitiva approvazione.	Da respingere	Nel prevedere la tempistica relativa all'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, ci si è attenuti a quanto previsto dalla direttiva 12/2009/CE che prevede all'art.6 che " <i>Il gestore aeroportuale pubblica di norma la sua decisione o raccomandazione entro due mesi prima della sua entrata in vigore</i> ".

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
4.3	Assaeroporti	Chiede che gli obblighi informativi per gli utenti siano resi effettivi in anticipo rispetto alla consultazione, per essere utili al fine della proposta.	Da accettare, con modifiche	In linea con quanto disposto all'art.77 del d.l.n.1/2012, si è previsto l'obbligo per gli utenti di fornire il documento informativo al gestore aeroportuale prima di ogni consultazione, in modo tale da consentire al gestore di tenere adeguata considerazione di tali informazioni ai fini della proposta tariffaria, con particolare riferimento alle previsioni di traffico. In tale contesto è stato inoltre ampliato il quadro delle informazioni da fornire, comprendendo la segnalazione al gestore di carenze e criticità nell'uso dello scalo. Di contro, nel paragrafo 4.1.2, al gestore è stato prescritto l'obbligo di tenere conto di dette comunicazioni nella formulazione delle previsioni di traffico.
4.3	Ryanair	Ritiene che la comunicazione di cui al par. 4.3 debba avvenire almeno 20 giorni prima della consultazione		
4.1.2	Ryanair	Ritiene che il gestore debba effettuare le stime di traffico tenendo conto delle previsioni dei vettori (cfr. art. 9 Dir. 2009/12/CE)		
4.1.1	Ryanair	Chiede che i documenti forniti dal gestore siano in formato Excel	Da accettare, con modifiche	Nell'ottica della trasparenza delle informazioni nonché al fine di consentire all'Utenza di effettuare specifiche analisi, si è valutato opportuno prescrivere al gestore di fornire ai vettori le informazioni quantitative presenti nel documento di consultazione su supporto informatico elaborabile, specificandone i contenuti nel paragrafo 4.1.1, punto 5.
4.1.1	Ryanair	Per gli investimenti, ritiene poco chiara la formulazione del concetto di allocazione ai prodotti regolati e all'insieme dei prodotti non regolati.	Da accettare, con modifiche	Con riferimento al Piano quadriennale degli Interventi ed in particolare nell'ambito della documentazione a supporto del documento di consultazione, si è ritenuto, in risposta all'osservazione, di prevedere l'obbligo per il gestore di fornire all'Utenza gli importi relativi a ciascun intervento con la relativa allocazione ai singoli prodotti regolati e all'insieme dei prodotti non regolati, nel rispetto dei principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza (ex art.80 del dl. n.1/2012).
4.1.1	Ryanair	Con riferimento alle informazioni fornite dal gestore in merito agli eventuali basket tariffari, chiede di: - Inserire evidenza di non discriminazione nella proposta dei basket tariffari. - Inserire evidenza dell'impatto sulle singole categorie di utenti	Da accettare, con modifiche	In merito alla rimodulazione tariffaria, si è ritenuto di inserire specificatamente il principio di non discriminazione nel capitolo 7, come obbligo a carico del gestore. L'informativa agli utenti dovrà adeguarsi a tale disposizione. Per quanto riguarda l'impatto sulle singole categorie di utenti, lo stesso capitolo 7 contiene una specifica prescrizione.
4.1.1	Ryanair	Chiede di inserire evidenza dell'efficientamento conseguito nel periodo precedente	Da respingere	Si ritiene che la Relazione illustrativa della gestione dei 5 anni precedenti, prevista al punto 3, lettera c), contenga sufficienti informazioni per consentire agli utenti di verificare il livello di efficienza conseguito dal gestore.
4.1.1	Ryanair	A suo avviso, il gestore dovrebbe fornire agli utenti una relazione dettagliata, comprensiva dei dati finanziari. Inoltre l'Autorità dovrebbe definire un format con l'elenco delle informazioni minime che il gestore deve fornire. Tutta la documentazione inviata a ART dovrebbe essere resa disponibile anche agli utenti che ne facciano richiesta.	Da respingere	Si ritiene che il quadro che il gestore è tenuto a mettere a disposizione dell'Utenza nel documento di consultazione contenga tutte le informazioni necessarie per consentire una chiara comprensione dei piani di intervento del gestore aeroportuale e della modalità di costruzione della dinamica tariffaria. Non ritiene pertanto necessario prevedere la fornitura da parte del gestore di ulteriori elementi.

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
4.1.1	Ryanair	Il Piano quadriennale degli interventi deve essere una bozza e non la versione definitiva (cfr. art. 8 Dir. 2009/12/CE)	Da respingere	Il gestore è tenuto a predisporre, con riferimento al periodo tariffario ed in coerenza con l'evoluzione attesa del traffico, il Piano quadriennale degli interventi che, prima di ogni consultazione, deve risultare conforme agli strumenti di pianificazione di ENAC. Non si può pertanto parlare di "bozza". In ogni caso, nell'ambito della consultazione, è possibile per gli utenti formulare le proprie osservazioni e controproposte a tale documento.
4.1.1	Ryanair	Ritiene che Il gestore debba essere tenuto a proporre un SLA	Da accettare, con modifiche	Nell'ambito dei principi e criteri di definizione del <i>Service Level Agreement</i> (SLA) è già previsto dai Modelli che gestore e utenti ricerchino un accordo sui livelli di servizio nell'ambito della consultazione. In aggiunta, si è ritenuto di inserire, al par. 4.1.1, l'obbligo per il gestore aeroportuale di presentare all'Utenza la proposta di accordo (<i>Service Level Agreement</i>), nell'ambito del documento di consultazione.
4.2	Ryanair	Ritiene che la consistenza dell'organico deve essere coerente con le previsioni di traffico	Chiarimento	L'inserimento, fra le informazioni che il gestore è tenuto a fornire agli utenti, del dato sulla consistenza dell'organico, è funzionale alla possibilità per gli utenti di effettuare le proprie osservazioni in merito alla coerenza di tale dato.

4. Capitolo 5 – Esito della consultazione

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
5.1.4	Ryanair	Chiede la comunicazione diretta agli utenti da parte dell'Autorità delle proprie decisioni.	Da respingere	Si ritiene che, nell'ottica del rispetto del principio di trasparenza, la pubblicazione sul proprio sito web dell'esito delle proprie verifiche rappresenti lo strumento adeguato ai fini della pubblicità di tale informazione per gli <i>stakeholders</i> .
5.2.1	Assaeroporti	Con riferimento alla consultazione annuale degli utenti, chiede conferma che il gestore possa stabilire un periodo di vigenza dei diritti diverso dall'anno solare (ad esempio in base alle stagioni IATA).	Chiarimento	Nell'ambito della flessibilità concessa al gestore, è possibile nella proposta tariffaria la previsione di una sub-articolazione tariffaria <i>winter/summer</i> . Ai fini della rendicontazione per la consultazione annuale, per coerenza con la contabilità regolatoria e con il modello di costruzione tariffaria, i dati economici vanno tuttavia imputati in base all'anno solare.
5.2	Assaereo	Chiede che la data di entrata in vigore dei nuovi diritti non sia prevista prima di 180 giorni dalla data della definitiva approvazione, anche in occasione del monitoraggio annuale.	Da respingere	Nel prevedere la tempistica relativa all'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, ci si è attenuti a quanto previsto dalla direttiva 12/2009/CE la quale prevede all'art.6 che " <i>Il gestore aeroportuale pubblica di norma la sua decisione o raccomandazione entro due mesi prima della sua entrata in vigore</i> ".
5.2.1	Assaereo	Chiede di diluire il calendario delle audizioni al fine di consentire ai rappresentanti dei vettori aerei di partecipare.	Da accettare, con modifiche	Il gestore può, se lo ritiene, organizzare l'audizione annuale via <i>conference-call</i> o videoconferenza. Ad ogni buon conto, al fine di

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
5.2.1	IATA, IBAR, A4E	Chiedono modalità più efficienti per facilitare la partecipazione alle Consultazioni annuali (calendario senza sovrapposizioni).		favorire la massima partecipazione degli utenti a tutte le consultazioni annuali di interesse, si è previsto la possibilità di presentare eventuali osservazioni scritte entro i 5 giorni precedenti la data prevista per la seduta. Coerentemente con questa nuova modalità, il gestore dovrà trasmettere anche agli utenti o associazioni che abbiano fornito osservazioni scritte al Documento informativo annuale, i verbali dell'audizione medesima, gli esiti delle validazioni di ENAC sui parametri k, v, ε, dando evidenza degli eventuali correttivi apportati ai livelli tariffari precedentemente pubblicati.
5.1.1	IATA, IBAR, A4E	Chiedono di definire nei Modelli le modalità per arrivare a un accordo tra gestore e utenti in merito alla data dell'entrata in vigore delle tariffe aeroportuali.	Da accettare, con modifiche	Nella stesura del documento posto in consultazione, il paragrafo 5.1.1. (Conclusione della procedura) è stato ampiamente revisionato ed adeguato al fine di garantire maggiore chiarezza ed efficacia applicativa, nonché maggiore trasparenza, sia in termini qualitativi che quantitativi. Alla luce di quanto verificato nell'esperienza applicativa in merito ad intese tra gestore e utenti circa la data di entrata in vigore dei diritti aeroportuali, si ritiene di condividere la proposta degli utenti, inserendo al punto 1 del citato paragrafo la frase: <i>"E' facoltà del gestore ricercare un accordo con gli utenti anche sulla posticipazione della data di entrata in vigore del nuovo livello dei diritti aeroportuali"</i> .
5.1.4	IATA, IBAR, A4E	Richiedono la riapertura della consultazione in caso di correttivi eventualmente imposti dall'Autorità.	Chiarimento	Nella versione dei Modelli posta in consultazione è stato inserito il paragrafo 5.1.4, completamente nuovo, al fine di rendere più chiare le modalità di verifica dell'Autorità in seguito al ricevimento della proposta definitiva del gestore. Uno dei punti qualificanti è proprio il n.3, nel quale si specifica che, in caso di imposizione di correttivi, tale prescrizione può essere associata ad un obbligo di riapertura della consultazione tra gestore ed utenti, al fine di verificare l'intesa sulla proposta tariffaria emendata. La riapertura della consultazione è prescritta, a giudizio dell'Autorità, in relazione al potenziale impatto tariffario. Con tale misura, d'altronde, si modella una fattispecie che si è già concretizzata nell'esperienza applicativa.

5. Capitolo 6 – Vigilanza

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
6.3	Assaeroporti	Auspica di non applicare il meccanismo di risoluzione delle controversie previsto dalla direttiva, in quanto: <ul style="list-style-type: none"> – il d.l. 1/2012 non ne fa riferimento; – esiste una procedura obbligatoria di approvazione dei diritti. 	Da respingere	Si conferma l'adozione del meccanismo di risoluzione delle controversie in quanto, come affermato nella Relazione Istruttoria allegata alla delibera n. 62/2017 (cui si rimanda per ulteriori approfondimenti), non si ritiene che esista <i>“una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, siano determinati o approvati dall'autorità di vigilanza indipendente”</i> ai sensi dell'art. 6(5a) della direttiva 2009/12/CE, come asserito dal rispondente. Peraltro, pur in assenza di una espressa previsione nella normativa nazionale del 2012 di recepimento della direttiva, il d.l. 133/2014, nella misura in cui ha previsto, all'art. 1, co. 11-ter, che <i>“[l]n attuazione degli articoli 1, paragrafo 5, e 11, paragrafo 6, della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, la procedura per la risoluzione di controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto non può essere promossa quando riguarda il piano di investimento approvato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile e le relative conseguenze tariffarie né quando il piano di investimento risulta già approvato dalle competenti amministrazioni”</i> , pone un esplicito fondamento normativo di rango nazionale alla regolazione sul punto.
6.3.5	Assaeroporti	L'obiettivo della direttiva 2009/12/CE (su cui si basano i Modelli) è quello di favorire il confronto tra gestore ed utenti. In tal senso, il raggiungimento di un accordo in sede di consultazione dovrebbe rappresentare lo scenario <i>“first best”</i> . Il ricorso alla procedura di risoluzione delle controversie, al contrario, dovrebbe rappresentare una soluzione di <i>“second best”</i> . In tale ottica, sarebbe pertanto opportuno prevedere che la possibilità di accordo tra gestore ed utenti sia riservata alla sola fase di consultazione, prevedendo che il successivo confronto tra le parti in sede di procedura di risoluzione delle controversie abbia come finalità esclusiva quella di fornire all'Autorità elementi utili per assumere la decisione sulla controversia. Al riguardo, ritiene che la procedura di conciliazione, codificata dall'Autorità all'interno del procedimento di definizione delle controversie, disincentivi il raggiungimento di un accordo tra le parti in sede di consultazione.	Da accettare, con modifiche	Si reputa fondata l'osservazione del rispondente circa il possibile effetto distorsivo che l'adozione, dall'Autorità all'interno del più ampio procedimento di definizione delle controversie, della <i>“procedura di conciliazione”</i> di cui al punto 6.3.5 potrebbe configurare, disincentivando il raggiungimento di un accordo fra gestore ed utenti nel corso della consultazione. Il testo del paragrafo 6.3.5 è stato pertanto stralciato dal Modello. Per completezza, tuttavia, nel paragrafo 6.3.2, fra le prerogative dell'Autorità in merito alle controversie, è stato ritenuto opportuno inserire la facoltà di convocare le parti in audizione, al fine di acquisire elementi utili per l'istruttoria del procedimento.
6.3.1	Ryanair	Nell'ambito della procedura di conciliazione, necessità di disporre di almeno 5 giorni per poter valutare la nuova proposta tariffaria avanzata dal gestore durante l'audizione.	Da respingere	La procedura di conciliazione (paragrafo 6.3.5), è stata stralciata dal Modello. Vedi osservazione precedente.

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
6.3.6	Assaeroporti	Chiede che il termine fissato da ART per la risoluzione delle controversie sia un termine massimo, con impegno a maggiore rapidità.	Chiarimento	Il paragrafo 6.3.6 recita " <i>Il procedimento di risoluzione della controversia deve essere definito con la decisione dell'Autorità entro il termine di quattro mesi, decorrenti dalla data di ricevimento dell'istanza. Per motivate esigenze istruttorie, il termine può essere prorogato di ulteriori due mesi</i> ". Appare pertanto evidente che il termine di quattro mesi rappresenti un valore massimo, ed il ricorso ad ulteriori due mesi debba essere adeguatamente motivato, rappresentando anch'esso, per definizione, un valore massimo.
6.3.7	Assaeroporti	Chiede che la rideterminazione del livello dei diritti tenga conto del saldo a valere sull'annualità successiva, anziché sull'intero periodo tariffario residuo.	Da respingere	Nel Modello posto in consultazione, il paragrafo relativo agli adempimenti del gestore è stato ampiamente revisionato ed adeguato al fine di garantire maggiore chiarezza ed efficacia applicativa a favore di gestore ed utenti, anche alla luce delle esperienze passate e delle diverse posizioni espresse in tali contesti da utenti e gestori. Sottolineando che il meccanismo si applica sia in caso di recupero, sia in caso di restituzione dell'eventuale saldo da parte del gestore, si ritiene l'attuale formulazione adeguata ad assicurare congrue modalità di conguaglio.
6.1	IATA, IBAR, A4E	Richiedono di eliminare il principio di orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche.	Da respingere	Il principio di " <i>orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso</i> " è esplicitamente previsto dall'art. 80 del d.l. 1/2012.
6.2.1	Ryanair	Ritiene che ART dovrebbe avere l'obbligo di formulare pareri e segnalazioni.	Da respingere	Il parere, come chiaramente evidenziato anche dall'art. 37 del d.l. 201/2011, è uno degli strumenti a disposizione dell'Autorità, e come tale si configura come una prerogativa di ART, ma non un obbligo.
6.3.5	Ryanair	A seguito della procedura di risoluzione delle controversie, rileva la necessità di disporre di almeno 60 giorni prima dell'entrata in vigore dei nuovi diritti aeroportuali.	Chiarimento	Le tempistiche sono già specificate nei Modelli al paragrafo " <i>Adempimenti del gestore</i> " a conclusione del capitolo 6. In particolare si specifica che " <i>Il gestore pubblica sul proprio sito web il nuovo livello dei diritti, definito in coerenza con la decisione della Autorità, provvedendo ad attivare le azioni necessarie all'informativa che deve essere resa all'Autorità medesima, ad ENAC, 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 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</i> ".

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
6.3.1	IATA, IBAR, A4E	Chiedono che il diritto di appello sia accordato a tutti gli utenti, indipendentemente dalla loro presenza fisica alla audizione (rif. direttiva).	Da respingere	<p>Come affermato in sede di prima stesura dei Modelli, con riguardo al diritto di rivolgere istanza di risoluzione delle controversie, si ritiene che tale strumento sia destinato ad avere un ruolo soltanto all'interno della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, essendo finalizzato a sanare eventuali situazioni di disaccordo emerse nel corso della consultazione a tale scopo dedicata.</p> <p>Si ricorda tuttavia che, per ciascun utente aeroportuale, è sempre possibile adire l'Autorità ai sensi della sua norma istitutiva (art. 37, comma 3, lettera g, del d.l. 201/2011), nonché, con particolare riferimento all'attività di vigilanza sulla misura dei diritti aeroportuali, della norma di recepimento nell'ordinamento italiano della direttiva 2009/12/CE (art. 80 del d.l. 1/2012).</p>
6.2.1	Ryanair	In caso di controversie, tutti (gestore e utenti) devono avere la possibilità di rivolgersi a ART		

6. Capitolo 7 – Prodotti regolati

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
7.1	Ryanair	Regolazione tariffaria sia dei diritti di imbarco che dei diritti di transito	Da accettare, con modifiche	L'osservazione degli utenti è stata recepita tramite l'introduzione di una specifica prescrizione nell'ambito della definizione dei centri di tariffazione (paragrafo 7.1 punto 2): <i>"I suddetti centri di tariffazione sono disaggregati in funzione della determinazione di tariffe per i passeggeri in transito, correlate ai relativi costi."</i>
7.3	Assaereo	In caso di rete aeroportuale, chiede di assicurare che le informazioni siano fornite agli utenti in forma disaggregata.	Chiarimento	<p>Il Paragrafo 4.1.1. (Documento di Consultazione) è stato ampiamente revisionato ed adeguato al fine di garantire maggiore chiarezza ed efficacia applicativa, nonché maggiore trasparenza, sia in termini qualitativi che quantitativi, a favore degli utenti.</p> <p>Al punto 4, riferito alle reti aeroportuali, si specifica che le informazioni contenute nel Documento di consultazione, nonché la documentazione di supporto di cui al punto 3 (quadro di sintesi della contabilità regolatoria, evoluzione del traffico, piano quadriennale, ecc.), devono essere esplicitate per ogni singolo scalo aeroportuale, al fine di garantire il rispetto del principio di trasparenza di cui all'art. 77 del d.l. 1/2012.</p> <p>Inoltre, i paragrafi 7.3 e 7.4 (Struttura tariffaria per Sistemi e Reti aeroportuali) richiamano i principi di trasparenza e consultazione degli utenti, secondo quanto delineato dagli articoli 5 e 7 della direttiva 2009/12/CE.</p> <p>Il testo adottato nell'attuale formulazione appare di conseguenza già adeguato alla richiesta degli utenti.</p>
7.3-7.4	IATA, IBAR, A4E	Richiedono informazioni dettagliate in consultazione su tutti gli aeroporti facenti parte di un Sistema o di una Rete aeroportuale		

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
7.1	Ryanair	Ritiene che i prodotti <i>aviation</i> , afferenti all'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità ed ai servizi di assistenza a terra, debbano essere esclusi dalla competenza dell'Autorità.	Chiarimento	Il Capitolo 1 ("Ambito di applicazione") è stato completamente riscritto ed adeguato al fine di garantire maggiore chiarezza ed efficacia applicativa. Per quanto riguarda l'osservazione degli utenti, la non applicabilità dei Modelli è chiarita nel richiamato Capitolo 1, punto 4, lettere b) e c): " <i>Le misure di cui al presente Modello non si applicano: b) ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato (A) al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità; c) ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006</i> ".
7.2.1	Ryanair	Con riferimento all'accorpamento tariffario, chiede di chiarire cosa si intenda per " <i>prodotti rivolti a categorie omogenee di utenti serviti</i> ". Meglio sarebbe " <i>rivolti agli stessi driver di costo</i> ".	Da respingere	Si ritiene che l'attuale formulazione, che prevede come condizione il riferimento a categorie omogenee di utenti, sia adeguata a definire un corretto ambito di applicazione dell'accorpamento tariffario, distinguendo tale fattispecie da quella del basket tariffario, definita in altro paragrafo. Si precisa inoltre che l'accorpamento deve comunque favorire una razionalizzazione tariffaria, della quale il gestore deve rendere conto agli utenti in consultazione.
7.2.2	Ryanair	In relazione all'applicazione del basket tariffario, chiede di eliminare il riferimento poco chiaro ai <i>comparables</i> .	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno dei Modelli	Il riferimento è previsto dall'art. 80 del d.l. 1/2012. Nella versione definitiva del testo, il concetto è stato esplicitato meglio, specificando che trattasi di " <i>allineamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali</i> ".
7.2.2	Ryanair	Con riferimento al basket, ritiene che la modulazione tariffaria dovrebbe essere finalizzata a garantire esclusivamente l'efficienza operativa e la concorrenza tra gli aeroporti.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno dei Modelli	Il campo di applicazione del basket deve assicurare flessibilità operativa per il gestore, nel rispetto dei principi indicati dalle Misure. In particolare, il testo è stato parzialmente riformulato per evidenziare che l'impatto dell'eventuale adozione del basket di tariffa verrà analizzato dall'Autorità, ai fini della verifica di conformità, in riferimento, fra l'altro, al rispetto dei principi sanciti dall'art. 80, comma 1, del d.l. 1/2012 (tra i quali la non discriminazione), nonché al rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato, agli impatti sui segmenti di mercato, basati su <i>benchmark</i> per tipologia di servizio e per aeromobile-tipo.
7.2.3	Ryanair	Ritiene che il gestore sia obbligato ad adottare sub-articolazioni tariffarie.	Da respingere	Nel documento posto in consultazione, il nuovo paragrafo 7.2.3 (" <i>Sub-articolazioni di tariffa</i> ") è stato completamente riscritto ed adeguato al fine di garantire maggiore chiarezza ed efficacia applicativa. I due punti del paragrafo chiariscono che il gestore <i>può</i> adottare sub-articolazioni tariffarie che consentano un migliore utilizzo della capacità aeroportuale, ovvero per tutela ambientale (punto 1), ma <i>deve</i> adottare le sub-articolazioni previste dalla normativa vigente (punto 2).

7. Capitolo 8 – Dinamica tariffaria

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
8	Easyjet Assaereo IATA, IBAR, A4E	Nella relazione illustrativa riferita alla Call for Input (pag.11 par.A.1) chiede di chiarire le modalità e le analisi con cui è stato misurato l'eventuale potere di mercato dei vettori nei confronti degli aeroporti minori.	Chiarimento	La valutazione circa il potere di mercato dei vettori nei confronti degli aeroporti minori si basa, al momento, esclusivamente sull'analisi delle quote di traffico generato dai singoli vettori rispetto al totale del traffico generato dall'aeroporto, in termini di WLU. Il tema sarà comunque oggetto di adeguati approfondimenti nell'ambito del futuro procedimento.
8.4.2	Assaereo	Chiede di confermare che, nella dinamica tariffaria, non vi sia una duplicazione dell'applicazione del tasso di inflazione programmata, prima sui costi e poi sui corrispettivi.	Chiarimento	Nell'applicazione della dinamica tariffaria prevista dai Modelli, si conferma che non vi è alcuna possibilità di applicazione duplicata del tasso di inflazione programmata. L'esposizione della formula afferente al livello del corrispettivo del singolo prodotto, riprodotta nel paragrafo 8.4.1, ha la funzione di illustrare, in termini generali, i criteri di applicazione dei parametri riassuntivi x , k , v descritti nel modello tariffario. Per il calcolo della dinamica di ciascuna delle componenti di costo (opex, capex, oneri incrementali), tuttavia, si applicano esclusivamente le specifiche disposizioni previste ai pertinenti paragrafi.
8.1.1	Easyjet	Chiede di non prevedere imposizioni procedurali da parte dall'Autorità in tema di incentivi all'attività volativa.	Da respingere	L'obbligo informativo imposto ai gestori nell'ambito della predisposizione della contabilità regolatoria, riguardante la fornitura di

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
8.1.1	Assaeroporti	Chiede di espungere la richiesta dati sulla policy afferente ai contributi per l'attività volativa, in quanto non di competenza ART.		<p>informazioni a consuntivo sulle incentivazioni erogate ai vettori aerei, è stato formulato in applicazione di quanto affermato dall'Autorità nella propria Posizione dell'8 settembre 2016 sulle Linee guida MIT inerenti alle incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree, in cui si è affermato come <i>"l'Autorità sia tenuta a svolgere un ampio sindacato sull'operato dei gestori aeroportuali in tema di incentivazione e sviluppo di rotte aeree. Tale funzione di vigilanza non sembra potersi limitare alle dazioni di incentivi che non abbiano superato il test dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, come si desume anche dal combinato disposto dei commi 14 e 15 dell'articolo 13 del d.l. 145/2013."</i></p> <p>A tale proposito si ricorda, tra l'altro, che l'Autorità, nell'ambito dei compiti di vigilanza (ai sensi dell'art. 80 del d.l. 1/2012) ha il dovere di controllare che nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali (intesa come misura effettiva, tenuto conto di eventuali incentivi, e non solo nominale, da listino), siano applicati i principi di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; – consultazione degli utenti aeroportuali; – non discriminazione; – orientamento, nel rispetto dei principi di cui al primo punto, alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.
8.3.1	IATA, IBAR, A4E	Chiedono di prevedere maggiore chiarezza sui criteri semplificati utilizzati per il calcolo dei costi di capitale, con riferimento agli aeroporti con traffico inferiore alla soglia annua del milione di passeggeri.	Da respingere	<p>La misura in questione afferma che, in ottica di semplificazione del processo amministrativo, il gestore di un aeroporto al di sotto di 1 MPax può adottare criteri di allocazione semplificati (rispetto a quelli, più complessi, previsti dalle Linee Guida ENAC) sia per i costi operativi che per i costi di capitale. Tale facoltà è associata tuttavia all'obbligo di illustrare e motivare adeguatamente la scelta effettuata.</p> <p>L'Autorità, in tale ambito, si riserva (così come per qualunque altra prescrizione dei Modelli) il potere di verifica e controllo della conformità delle scelte del gestore ai principi generali.</p>
8.4.4	Assaereo	Chiede di applicare obiettivi di efficientamento anche con riferimento al Modello 3, che prevede un valore minimo pari a 0.	Da accettare	<p>Si ritiene condivisibile che, anche per il Modello 3, il valore di efficientamento minimo debba essere in ogni caso maggiore di zero.</p> <p>L'adozione di un tasso di efficientamento meno elevato per gli aeroporti minori ricade fra le ipotesi di agevolazione per gli aeroporti minori adottate nei Modelli vigenti, in relazione alle loro prerogative. Tale forma di agevolazione è stata successivamente modificata nella riformulazione dei Modelli sottoposta a consultazione, introducendo, per tutti gli aeroporti, indipendentemente dalle dimensioni, l'obbligo di consultazione degli utenti sul tasso di efficientamento, e definendo quindi un valore limite inferiore per tale parametro.</p>
8.4.4	IATA, IBAR, A4E	Chiede di spiegare le ragioni della fissazione dei valori limite per l'efficientamento, assunti a 0.3*P nel caso di aeroporti sopra i 3 MPax, ovvero a 0 per aeroporti sotto tale soglia di traffico.		

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
8.4.5	Assaeroporti	Con riferimento al <i>profit sharing</i> , chiede di modificare il testo al fine di maggiore chiarezza sulla condizione riguardante il fatto che gli indicatori di qualità debbano essere maggiori o uguali a zero.	Da accettare	La condizione, inserita in funzione dell'applicazione del meccanismo di <i>profit sharing</i> , è stata meglio esplicitata, associandone l'applicazione alla misura del solo indice sintetico <i>q</i> di cui al paragrafo 8.14.4 punto 10, lettera c).
8.6	Assaeroporti	Chiede di modificare l'aliquota prevista per il BHS, portandola a 10% anziché 7%.	Da accettare	Il Modello prevede che le aliquote di ammortamento siano definite sulla base delle <i>best practices</i> di settore, facendo riferimento in primo luogo, ai <i>range</i> suggeriti da ICAO nell' <i>Airport Economics Manual</i> . La tabella riprodotta al paragrafo 8.6, al riguardo, rappresenta valori standard, da cui il gestore si può comunque distaccare, in casi eccezionali ed argomentati. A tale proposito, si è preso atto che l'aliquota di ammortamento per il BHS del 7%, riprodotta in tabella, non corrisponde all'usura effettiva dell'impianto, caratterizzato da elevati livelli di utilizzo. L'aliquota in questione è stata pertanto rettificata. Rispetto alle specificità di alcuni cespiti, con tempistiche di sostituzione stabilite da normativa, si è ritenuto di inserire tale ulteriore previsione nello stesso paragrafo 8.6.
8.6	Assaeroporti	Chiede di recepire nel Modello le specificità di alcune tipologie di cespiti proprie del settore aeroportuale, le cui tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione sono stabilite da apposita normativa.		
8.6	IATA, IBAR, A4E	Chiedono di modificare i criteri di adozione dei tassi di ammortamento, che dovrebbero essere oggetto di consultazione con gli utenti.	Da respingere	Come accennato al punto precedente, le aliquote di ammortamento sono definite sulla base delle <i>best practices</i> di settore, facendo riferimento in primo luogo, ai <i>range</i> suggeriti da ICAO nell' <i>Airport Economics Manual</i> . Si tratta in ogni caso di parametri che afferiscono in modo precipuo all'organizzazione aziendale. Non appare opportuno che esse siano oggetto di negoziazione con gli utenti.
8.8	Assaereo	Con riferimento al WACC, esprime posizione critica rispetto ai livelli elevati del tasso di remunerazione del capitale investito.	Chiarimento	Il livello del WACC è determinato dall'applicazione dei singoli parametri, esogeni ed endogeni, di cui con la revisione dei Modelli posta in consultazione è stata parzialmente rivista la formulazione. E' ragionevole supporre che l'applicazione dei nuovi criteri porti ad una riduzione del tasso di remunerazione del capitale, come auspicato dal rispondente.
8.8	Assaereo	Con riferimento al WACC, esprime posizione critica rispetto al previsto incremento dell'ERP di 0,5% rispetto ai Modelli vigenti.	Da respingere	La scelta è stata motivata nella Relazione istruttoria allegata alla delibera 62/2017, cui si rimanda per più ampio riferimento. Le diverse valutazioni si basano sui seguenti assunti: <ul style="list-style-type: none"> - restrizione dell'area geografica di riferimento su base nazionale; - analisi di serie storiche di lungo periodo (diverse decadi); - valutazione comparativa di una serie di stime; - valori assunti negli altri settori regolati; - utilizzo di studi specifici di riferimento nell'ambito della letteratura scientifica e finanziaria internazionale (Dimson, Marsh, Stauton).

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
8.8	Assaereo	Con riferimento al WACC, chiede all'Autorità di definire preventivamente, nell'ambito dei Modelli in esame, il portafoglio di mercato per definire il coefficiente β_e (equity beta).	Da respingere	Il <i>panel</i> di <i>comparables</i> è adottato dal gestore per la definizione del coefficiente β_e , e successivamente sottoposto a rigorosi controlli di pertinenza, da parte dell'Autorità, nell'ambito delle verifiche di conformità. Non si è ritenuto opportuno adottare un <i>panel</i> predefinito, sia per consentire adeguata autonomia ai gestori, sia perché la composizione di tale <i>panel</i> dovrebbe essere periodicamente rivista da parte dell'Autorità in virtù dell'evoluzione in quantità e qualità dei gestori aeroportuali quotati, a livello europeo.
8.8.2	Assaeroporti	Con riferimento al WACC, chiede di prevedere per RFR un incremento di 150 punti base, per tenere conto delle politiche BCE di <i>quantitative easing</i> .	Da respingere	Si ritiene che il criterio adottato per la determinazione del RFR rifletta pienamente le condizioni degli investimenti privi di rischio a livello nazionale.
8.8.2	IATA, IBAR, A4E	Con riferimento al WACC, chiedono di prevedere la definizione dell'ERP in consultazione con gli utenti.	Da respingere	I criteri per l'applicazione del WACC sono definiti sulla base: – di una significativa semplificazione, finalizzata a fornire certezza al mercato regolato; – di una sostanziale riduzione della discrezionalità lasciata ai gestori nella quantificazione dei parametri applicativi; – di una maggiore trasparenza ed efficienza, attraverso l'applicazione di valori nozionali; – della realizzazione di un modello coerente con quelli adottati per le diverse modalità di trasporto. In tale ambito, non appare opportuno prevedere un coinvolgimento degli utenti nella fase di consultazione.
8.8.3-8.8.4	IATA, IBAR, A4E	Con riferimento al WACC, chiedono di prevedere la definizione di <i>gearing</i> e premio sul debito in consultazione con gli utenti.		
8.8.4	Assaeroporti	Con riferimento al WACC, chiede di eliminare il <i>cap</i> del 2% per il premio al debito, al fine di assicurare l'orientamento al costo.	Da respingere	L'adozione, per il premio al debito, di un tetto pari al 2%, peraltro già prevista nei Modelli vigenti, risponde al principio di efficienza nella gestione del debito da parte del gestore.
8.8.3	Assaeroporti	Con riferimento al WACC, chiede di prevedere che il valore nozionale del <i>gearing</i> , per il Modello 3, sia diverso da quello proposto del 30%, in modo da essere maggiormente aderente ai valori desumibili dai bilanci degli aeroporti italiani, ovvero di assumere il valore specifico riferito al singolo gestore.	Da respingere	Il Modello 3, attualmente vigente, riporta un <i>gearing</i> nozionale pari a 0,5. In consultazione, si è proposto un adeguamento di tale parametro a 0,3. Tale valore è frutto dell'analisi dei bilanci delle 24 società aeroportuali che potenzialmente rientrano nella competenza del Modello 3. Si sono riscontrate caratteristiche molto differenti: basti pensare che l'aeroporto con minore traffico è Grosseto con 250 pax/a e quello con maggiore traffico è Verona con 2.750.190 pax/a (dati ENAC 2016). Maggiore omogeneità è riscontrabile per quei gestori (Alghero, Genova, Lamezia Terme, Olbia, Trapani, Treviso e Verona) che sono compresi nella fascia di traffico passeggeri tra 1 e 3 milione (dati ENAC 2016). Per questo motivo si è scelto di considerare nel <i>panel</i> tali gestori aeroportuali, compiendo un'analisi della struttura finanziaria degli ultimi cinque anni, dal 2011 al 2015, secondo gli ultimi dati di bilancio disponibili. Il <i>gearing</i> medio di detti gestori conferma la tendenza a posizionarsi nell'intorno di 0,3, motivo per cui si è scelto tale valore.
8.10	Assaereo	Chiede di prevedere un rigoroso controllo dei costi inseriti nel parametro <i>v</i> .	Chiarimento	Tale prerogativa è sistematicamente attuata dall'Autorità, come testimoniato dai correttivi prescritti, al riguardo, nei confronti di gran parte dei gestori che hanno posto in essere revisioni dei diritti aeroportuali.

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
8.10.2	Assaeroporti	Oltre agli oneri incrementali derivanti da prescrizioni normative e/o regolamentari, chiede di prevedere ulteriori incrementi di costo legati ad altre specifiche condizioni (quali eventi straordinari o modifiche del perimetro di attività).	Da respingere	Si ritiene che l'inserimento fra i costi operativi di oneri incrementali debba essere correlato ad esigenze imprescindibili, che si ritiene possano essere poste in relazione esclusivamente a prescrizioni normative e/o regolamentari.
8.13	Assaeroporti	Con riferimento alla sostenibilità del rischio traffico, chiede una rettifica della formulazione del paragrafo, per chiarezza espositiva.	Da accettare	La modifica proposta, che determina maggiore chiarezza nell'esposizione del valore delle WLU da tenere in considerazione per la valutazione dello scostamento tra preventivo e consuntivo, è del tutto condivisibile. Il paragrafo è stato pertanto riformulato.
8.14	Assaereo	Chiede di prevedere una maggiore partecipazione degli utenti nella definizione degli obiettivi inerenti ai Piani della qualità ed i Piani di tutela ambientale, tenuto conto che tali documenti sono preventivamente predisposti dal gestore, in conformità ai criteri stabiliti da ENAC.	Chiarimento	Nell'ambito dei Piani di qualità e tutela ambientale, la partecipazione degli utenti alla definizione di indicatori, pesi e valori obiettivo è già assicurata nei Modelli vigenti. Con la formulazione proposta in consultazione, il nuovo testo sottolinea tale prerogativa. E' previsto in ogni caso che, in esito alla consultazione, i Piani in questione siano ripresentati ad ENAC per essere allegati al Contratto di Programma successivamente sottoscritto.

8. Capitolo 9 – SLA

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
9.1	Assaereo	Chiede un'applicazione degli SLA più aderente ai dettami della direttiva, e pertanto priva di meccanismi di stretta reciprocità (chiedendo pertanto di non prevedere penalità a carico degli utenti).	Da accettare, con modifiche	Come evidenziato dagli utenti, lo strumento del <i>Service Level Agreement</i> 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. L'Autorità medesima, sempre presente alle audizioni, è stata testimone degli sforzi profusi da entrambe le parti per giungere ad accordi. Nell'ottica di migliorare l'efficacia dello strumento, si ritiene di accogliere gli stimoli provenienti dagli utenti, modificando il capitolo in due distinti aspetti. Innanzitutto, al punto a) si è ritenuto doveroso chiarire che gli obblighi in termini di <i>performance</i> sono in capo al gestore; eventualmente, è possibile tenere conto di un livello minimo di <i>performance</i> da richiedere agli utenti per accedere alla liquidazione delle penali, nell'ottica di "una allocazione chiara e precisa delle responsabilità". In seconda istanza, poiché gli utenti evidenziano anche come "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", si è ritenuto di inserire un nuovo punto c), il cui obiettivo è proprio quello di rendere più efficace il processo di definizione di target sfidanti, tramite l'analisi delle <i>performances</i> pregresse.
9.1	IATA, IBAR, A4E	Esprimono ferma opposizione all'introduzione di un principio di reciprocità nel contesto di un <i>Service Level Agreement</i> tra gestori ed utenti, per il quale non esiste una base giuridica.		

Par.	Soggetto proponente	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
9.1	Assaeroporti	Ritiene che gli accordi sul livello del servizio si debbano applicare solo nei confronti degli utenti che li sottoscrivono	Da respingere	L'art. 9 della direttiva 2009/12/CE specifica che lo SLA 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. Si ritiene quindi che l'accordo debba avere valore universale, distinguendo in tal modo l'aeroporto virtuoso secondo criteri di competitività.
9.1	Assaeroporti	Chiede di evitare duplicazioni fra gli indicatori relativi al Piano della Qualità e quelli oggetto di SLA. Inoltre, chiede di eliminare, per quanto attiene agli SLA, il riferimento al progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario.	Da accettare, con modifiche	Anche alla luce delle positive prime esperienze di accordi raggiunti nel triennio 2015-2017, si ritiene condivisibile la proposta di eliminare l'obbligatorietà di " <i>progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario</i> " del valore obiettivo dell'indicatore di livello di servizio, ferma restando la facoltà di un efficientamento progressivo e comunque improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle attuali prestazioni del soggetto che esercita il servizio.

3. Pareri pervenuti ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012

3.1 Parere del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

Con riferimento al parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pervenuto in data 22 giugno 2017 ed assunto agli atti dell'Autorità al prot. 4408/2017, in ordine ai contenuti dei Modelli si precisa quanto segue, in relazione alle corrispondenti osservazioni del citato dicastero:

- A. con riferimento all'esclusione dal campo di applicazione dei Modelli dei diritti di cui al paragrafo 7.1, punto 1, lettere i) e j), così come meglio definiti al capitolo 1, punto 4, lettere b) e c), ed afferenti rispettivamente all'assistenza alle PRM ed ai servizi di assistenza a terra (*handling*), si è provveduto ad integrare il testo, aggiungendo due note a piè di pagina, in calce al capitolo 1, in maniera da esplicitare i relativi soggetti istituzionali competenti;
- B. relativamente alle misure di trasparenza introdotte nei Modelli con riferimento agli incentivi all'attività volativa, che comprendono (i) al paragrafo 4.1.1, punto 3, lettera h), adeguata informativa agli Utenti circa le policy di incentivazione previste dal gestore per il periodo tariffario, (ii) al paragrafo 8.1.1, punto 2, fornitura all'Autorità di comunicazione annuale a consuntivo del dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, si ritiene che tali obblighi informativi siano pienamente coerenti con quanto affermato dall'Autorità medesima nella propria Posizione dell'8 settembre 2016 sulle Linee guida MIT inerenti alle incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree, in cui si è precisato come *"l'Autorità sia tenuta a svolgere un ampio sindacato sull'operato dei gestori aeroportuali in tema di incentivazione e sviluppo di rotte aeree. Tale funzione di vigilanza non sembra potersi limitare alle dazioni di incentivi che non abbiano superato il test dell'investitore privato operante in un'economia di mercato, come si desume anche dal combinato disposto dei commi 14 e 15 dell'articolo 13 del d.l. 145/2013. Si ritiene, pertanto, con riferimento al test MEO, che debba essere preservata la funzione di vigilanza sulla correttezza delle valutazioni ex ante, sia per quanto attiene all'analisi comparativa dei prezzi di mercato, sia sulla generazione di una profittabilità incrementale per il Gestore dell'aeroporto"*;
- C. riguardo al Piano della qualità e della tutela ambientale, ed in particolare al mancato mantenimento, al paragrafo 4.1.4, punto 2, della formulazione *"in coerenza con quanto approvato dall'ENAC per le stesse annualità del Periodo tariffario (Carta dei servizi)"*, si precisa che tale riferimento è stato modificato disponendo che detto Piano debba essere *"conforme ai criteri stabiliti da ENAC, con particolare riferimento alla Carta dei servizi"*. Si ritiene che la nuova formulazione possa meglio rispondere all'esigenza, ritenuta essenziale, che indicatori, pesi ed obiettivi contenuti nel Piano siano oggetto di consultazione fra gestore e utenti aeroportuali e soltanto successivamente, in esito alla consultazione stessa, definitivamente approvati da parte di ENAC. Va comunque precisato che, in sede di monitoraggio annuale, i Modelli, al paragrafo 5.2.1, punto 3, prevedono che i dati sugli indicatori di qualità e ambiente debbano essere trasmessi ad ENAC, a cura del gestore, per le validazioni di competenza;
- D. sono tipizzate tre tipologie di procedura di consultazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto: (i) consultazione obbligatoria, al fine di determinare l'ammontare dei diritti aeroportuali (art. 76, co. 2 e 3, d.l. 1/2012); (ii) consultazione periodica, almeno una volta all'anno (art. 76, co. 3, d.l. 1/2012); (iii) consultazione su richiesta motivata dell'Autorità, in particolare, prima che siano finalizzati piani relativi a nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali approvati dall'ENAC che incidono sulla determinazione della misura tariffaria (art. 76, co. 4, d.l. 1/2012).

Le tempistiche indicate dalla direttiva 2009/12/CE si riferiscono esplicitamente alla prima delle tre fattispecie sopra evidenziate. Per quanto riguarda la consultazione periodica, il termine per la sua conclusione è fissato, di norma, al 30 ottobre di ogni anno (paragrafo 5.2.2 dei Modelli); tale termine corrisponde pienamente all'esigenza di trasmettere l'informazione sul livello dei diritti al sistema di biglietterie IATA con adeguato anticipo, al fine dell'entrata in vigore il 1° gennaio, secondo quanto previsto dalla direttiva 12/2009/CE che prevede all'art.6 che *"Il gestore aeroportuale pubblica di norma la*

sua decisione o raccomandazione entro due mesi prima della sua entrata in vigore". Peraltro, la consultazione periodica prevede, da parte del gestore, la presentazione, insieme alle tariffe previste per l'anno successivo, dei dati di pre-consuntivo relativi a investimenti, oneri incrementali e qualità, finalizzati alla determinazione dei parametri tariffari k , v , ε . Tali dati, come affermato al precedente punto C, necessitano della preventiva validazione da parte di ENAC;

- E. per quanto concerne la fattispecie del basket tariffario, occorre precisare che, anche a seguito di osservazioni da parte degli Utenti aeroportuali, si è ritenuto di introdurre, al paragrafo 7.2.2, punto 3, il riferimento, per le verifiche dell'Autorità, ai principi sanciti dall'art. 80, comma 1, del d.l. 1/2012, fra i quali è compreso il principio di non discriminazione;
- F. si raccoglie il suggerimento di sostituire nel titolo e nel testo del paragrafo 7.3, nonché nel testo del paragrafo 4.1.1, punto 4, la formulazione *"sistema aeroportuale"* con *"aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano"*, esplicitando inoltre il riferimento normativo all'art. 74, comma 3, del d.l. 1/2012; allo stesso fine è stato modificato il testo del capitolo 1, punto 2, espungendo il riferimento a *"sistema aeroportuale"*;
- G. l'ipotesi 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"*, è esplicitamente prevista dallo stesso paragrafo 8.11 del Modello.

3.2 Parere del Ministero dell'economia e delle finanze

Il parere acquisito dal Ministero dell'economia e delle finanze, contenente valutazioni sulla metodologia di calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto, che viene ritenuta appropriata dallo stesso Ministero, non riporta alcuna ulteriore osservazione di merito sulla revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali formulata dall'Autorità.

4. Nuova data di entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Facendo seguito alla proroga, di cui alla delibera n. 87/2017, al 20 luglio 2017 dei termini per la conclusione del procedimento avviato con delibera 106/2016, è stato necessario modificare, rispetto al testo dei Modelli posto in consultazione, al capitolo 1, punto 6, la data di entrata in vigore (precedentemente fissata al 1° luglio 2017) assumendo a tal fine la **data di pubblicazione della relativa delibera di approvazione e di conclusione del procedimento**.

Il Dirigente dell'Ufficio Accesso alle infrastrutture
f.to Roberto Piazza