

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

pec@pec.autorita-trasporti.it

Milano, 29 settembre 2019

Oggetto: Osservazioni e proposte per la “Consultazione sulla revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata delibera n. 92/2017”.

Nell’ambito della consultazione in oggetto, AICAI, l’Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali, sottopone all’attenzione dell’Autorità le seguenti **brevi osservazioni**, quale associazione di categoria dei corrieri aerei – utenti delle infrastrutture aeroportuali oggetto della regolazione tariffaria dell’ART.

Si fa presente che, in considerazione della sinteticità del presente documento, non si è ritenuto necessario utilizzare lo schema tabellare suggerito dall’Autorità.

AICAI apprezza l’obiettivo della delibera dell’Autorità di migliorare la trasparenza e l’aderenza ai costi efficienti contenuto nel nuovo modello tariffario, così come l’efficienza delle operazioni aeroportuali.

Il modello proposto va nella giusta direzione per assicurare la protezione degli utenti aeroportuali e dei consumatori da possibili abusi di mercato.

AICAI supporta gli **sforzi** dell’Autorità per accrescere l’efficienza del sistema aeroportuale nazionale e per arrivare ad **un’equa definizione del costo del capitale**, incluso il metodo di stima del WACC, che tuttavia presenta alcune **criticità**, tra le quali quelle relative alla stima del coefficiente **beta**.

AICAI sottolinea, in particolare, che ogni **allocazione dei costi**, operativi e d’investimento, ai servizi aeroportuali regolati (e quindi alle relative tariffe) va **migliorata** e resa **trasparente** (le informazioni rilevanti e dettagliate dovrebbero essere fornite ai vettori con largo anticipo rispetto agli stretti tempi previsti nei Contratti di Programma), per verificarne la congruità ai principi economici, e non al solo sistema di contabilità interna dei gestori. In particolare, **AICAI chiede che siano verificate congruità, appropriatezza e trasparenza dell’allocazione dei costi operativi e d’investimento fra servizi passeggeri e servizi merci**. Non è infatti accettabile che, in ultima istanza, **i servizi merci siano gravati da oneri** che dovrebbero essere più propriamente imputati a quelli passeggeri. Ciò è tanto più importante in quanto i vettori full-cargo hanno, a differenza di quelli passeggeri, specie low-cost, scarse possibilità di spostare il loro traffico da un aeroporto all’altro.

AICAI chiede di interloquire con l’Autorità per introdurre nel modello **KPI e SLA relativi alla qualità specifici dei servizi merci**, nella proposta limitati al solo, generico, indicatore di produttività (KPI P7 merci per n. movimenti merci full cargo).

AICAI, pur essendo in principio a favore del meccanismo di **single till**, in cui gli extraprofitti realizzati dai gestori aeroportuali nelle attività non-aviation vengono portati a deduzione dei costi operativi con cui vengono definite le tariffe aeroportuali, ritiene che l’Autorità, prevedendo un regime di hybrid till, stia andando nella giusta direzione.

Tuttavia, AICAI esprime serie perplessità sulle procedure di calcolo applicate nel modello, che legano la percentuale dei ricavi da scontare sui costi a parametri (incentivi, congestione, rapporto fra superfici dedicate ad aviation e quelle ad attività commerciali non-aviation) non congruenti, fra loro in conflitto e suscettibili di ridurre quasi sempre a zero il meccanismo di trasferimento dei ricavi non-aviation sui costi dei servizi regolati.

In particolare, serie perplessità suscita la proposta dell’Autorità di rivedere il sistema di contabilità industriale interno dei gestori, che prevede ora una voce di quantificazione degli incentivi da assegnare sempre a specifiche finalità. Infatti la voce quantificazione “incentivi” rischia di essere del tutto discrezionale da parte dei gestori, anche perché, come ben spiega l’analisi economica, questi dovrebbero stimare le più basse quantità e ricavi che si otterrebbero in linea teorica in assenza di qualsiasi forma di incentivo. Un sistema di contabilità basato su stime interne del coefficiente di elasticità della domanda che il gestore ritiene di applicare e non su dati certi e incontrovertibili è infatti del tutto irragionevole.

Pur nel rigoroso rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, **AICAI ritiene che gli incentivi, al contrario, non debbano essere sottoposti ad alcuna forma di regolazione, né tantomeno utilizzati per determinare le tariffe.**