



**Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione
dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017**

SEA – Aeroporti di Milano S.p.A.

Milano, 30 settembre 2019

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Indice

<i>Premessa</i>	3
L'introduzione dei contratti di programma in deroga e il CdP 2011 di SEA	3
Le disposizioni legislative di attuazione della direttiva 2009/12/CE	4
L'art. 10 della Legge n. 37 del 2019.....	5
<i>Sintesi delle considerazioni di SEA sui contenuti del Documento di consultazione</i>	7
<i>Il contesto economico e concorrenziale e le sue implicazioni per il modello di regolazione</i>	9
Gli obiettivi della regolazione	9
Aeroporti e concorrenza	10
Concorrenza e <i>yardstick competition</i>	10
<i>Dinamica tariffaria e obiettivi di efficientamento</i>	12
Tariffa unitaria	12
Obiettivi di efficientamento	13
I limiti della <i>Stochastic Frontier Analysis</i> (SFA)	14
Interazione tra ART e i soggetti regolati	16
<i>Trattamento dei margini derivanti da attività accessorie (hybrid till)</i>	17
I contenuti della Misura 19 (<i>hybrid till</i>)	17
Considerazioni economiche alla Misura 19 (<i>hybrid till</i>)	19
<i>Transizione verso il nuovo regime regolatorio</i>	21
<i>Contributi in forma tabellare</i>	23
<i>Allegato A</i>	64

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Premessa

L'introduzione dei contratti di programma in deroga e il CdP 2011 di SEA

In via assolutamente preliminare SEA intende rispettosamente rappresentare che la regolazione tariffaria negli aeroporti di Linate e Malpensa è disciplinata, fino alla scadenza della convenzione SEA-ENAC (2041), dal Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria (DTRT) richiamato nel Contratto di Programma (di seguito anche "CdP 2011") e riconosciuto dal DPCM approvativo come parte integrante dello stesso e che, conseguentemente, per l'intero periodo considerato da tale DTRT (ovvero la durata del rapporto concessorio), detti aeroporti non possono essere legittimamente sottoposti a regole diverse da quelle stabilite dalla predetta disciplina speciale, soprattutto se con esse incompatibili.

Come ricordato nello stesso Documento di consultazione (di seguito anche "Documento"), infatti, i contratti di programma di detti aeroporti rientrano nel regime derogatorio previsto dall'art 17, co 34-*bis*, del dl 78/2009, introdotto in sede di conversione dalla l 102/2009 e modificato dalla l 122/2010 (successivamente, quindi, alla pubblicazione della Direttiva 2009/12). Si ricorda che tale disposizione ha previsto che *"Al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui [omissis] nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è [stato] autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto"* e che il medesimo comma aggiunge che *"in tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, [omissis] e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione"*.

Il legislatore, consapevole dell'esigenza di garantire ai gestori degli aeroporti con maggiori volumi di traffico adeguate certezze sull'effettiva remuneratività dei relativi investimenti e attività, riconosciuta essenziale per consentirne lo sviluppo infrastrutturale, ha invero introdotto un regime speciale rispetto al modello dei contratti di programma cd "ordinari" (previsti dall'art. 11-*nonies* d.l. n. 203/2005 aggiunto in sede di conversione dalla l. 248/2005 e disciplinati dalla Delibera CIPE n. 38/2007 smi e dalle Linee guida ENAC approvate con D.l. 20 dicembre 2008 e s.m.i.).

In applicazione del suddetto art. 17, co 34-*bis*, **il 23 9 2011 SEA ha stipulato con l'ENAC il Contratto di programma in deroga**, modificato con atto aggiuntivo sottoscritto il 18 gennaio 2012 (CdP 2011), che collega il sistema tariffario agli obblighi della Società relativi alla realizzazione degli investimenti. In particolare, ai sensi dell'art. 4, n. 1, la contrattazione ha ad oggetto: *a)* l'individuazione dei servizi aeroportuali soggetti a tariffazione; *b)* la fissazione del livello iniziale dei corrispettivi regolamentati; *c)* la programmazione della dinamica annuale dei corrispettivi regolamentati per il primo sottoperiodo tenendo conto di oneri per nuove opere e per interventi di manutenzione straordinaria, dinamica dei costi correlata all'incremento della produttività, obiettivo di recupero della produttività dei fattori utilizzati nell'erogazione di ogni servizio oggetto di regolamentazione, ipotesi di inserimento, tra i costi, delle "poste figurative"; *d)* la

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

fissazione dei livelli a cui la società dovrà uniformare gli *standards* dei servizi offerti; e) l'indicazione delle modalità con cui annualmente si verifica lo stato degli obblighi gravanti sulla società in virtù del medesimo CdP; f) l'individuazione delle penali.

Il Contratto ha dunque stabilito il Piano degli investimenti e individuato gli obiettivi di qualità e tutela ambientale, le stime di traffico attese, nonché la dinamica dei corrispettivi per assicurare al Gestore la copertura dei costi gestionali, che la Società si è impegnata ad attuare a fronte delle entrate regolamentate. Esso ha durata decennale con scadenza al 31 12 2020, ma **fa espresso riferimento, nelle premesse, ad un apposito Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria (DTRT) - approvato da ENAC con delibera n 44 del 2010** e ritualmente trasmesso al MIT e al MEF per i relativi pareri - che, ai sensi del citato art 17, co 34-*bis*, stabilisce il regime regolatorio delle tariffe applicabili agli aeroporti milanesi e le modalità del relativo aggiornamento valide *“per l'intera durata del rapporto concessorio”*, attualmente in scadenza nel 2041. All'art 2, lett g, del CdP 2011, il DTRT viene espressamente definito come *“il Documento elaborato dall'ENAC, in applicazione del D.L. n. 78/2009 convertito con legge n. 102 del 3 agosto 2009, che introduce un sistema di tariffazione pluriennale e modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto ENAC/SEA”*.

Il DTRT si pone, dunque, come base e antecedente logico e cronologico del CdP e contiene le regole e i principi su cui è stato predisposto lo schema negoziale approvato dalle Autorità competenti, dichiaratamente *“elaborato in applicazione di detto documento”*.

Le disposizioni legislative di attuazione della direttiva 2009/12/CE

In questo quadro si inserisce il d.l. 24 1 2012 n. 1, conv. con modificazioni nella l. n. 27/2012, che, nel recepire la direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, **non interviene su tale regime derogatorio** che, per la sua specialità, restava quindi integralmente confermato.

Il d.l. n. 5/2012 conv. con modificazioni nella l. n. 35/2012, precisava anzi che il recepimento della predetta direttiva, di cui al Capo II (artt. da 71 a 82) del citato d.l., *“fa comunque salvo [anche] il completamento delle procedure in corso volte alla stipula dei contratti di programma con le società di gestione aeroportuali ai sensi degli articoli.11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005 n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 [contratti ordinari], e 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102”* [contratti in deroga], indicando il 31 dicembre 2012 come data ultima per la stipula. A maggior ragione dunque confermava la vigenza dei contratti che, come il CdP 2011 di SEA, erano stati stipulati prima dell'entrata in vigore del d.l. n. 1/2012.

Coerentemente, con DPCM 30 aprile 2012, il Governo approvava il CdP 2011, facendo testualmente riferimento al *“Contratto unico per il sistema aeroportuale milanese e conforme ai principi e criteri fissati dal Documento Tecnico di regolazione tariffaria che si allega al contratto medesimo costituendone parte integrante”*, con la precisazione che, per quanto non previsto dal suddetto DTRT, *“continuano ad applicarsi le disposizioni della delibera CIPE n. 38/2007 e delle Linee guida ENAC approvate con D.l. 20 dicembre 2008”*.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

In linea con gli obiettivi individuati dall'art 17, co 34-*bis*, e con l'esigenza, sottesa al sistema dei contratti di programma in deroga, di dare certezza ai gestori in ordine alla stabilità temporale delle modalità di tariffazione ivi stabilita per l'intera durata del rapporto concessorio, l'ENAC, nell'apposita relazione istruttoria redatta in riferimento al Contratto, ha, del resto, dichiarato espressamente di aver disciplinato, con il DTRT, in forza delle deroghe autorizzate dalla l 102/2009, *"le modalità valide per l'intera durata del rapporto concessorio, di definizione o di aggiornamento del sistema di tariffazione pluriennale applicabile agli scali di Malpensa e Linate, la cui gestione è stata affidata per la durata di 40 anni, con scadenza al 2041, alla soc. SEA"* e nella nota 65440/DC del 23 5 2011 indirizzata al MIT e pc al MEF ha nuovamente sottolineato che il predetto Documento *"fissa regole valide fino alla fine della concessione"*.

L'art 17, co 34-*bis*, è tutt'ora vigente nella surriportata formulazione risultante dalle modifiche apportate dalla l. 122/2010.

Come già evidenziato, significativamente, la l. 24 marzo 2012, n. 27 (di conversione del d.l. n. 1/2012) che, in attuazione della direttiva 2009/12, ha istituito l'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART), attribuendole, tra l'altro, la competenza a svolgere le funzioni dell'Autorità nazionale di vigilanza, prevista dall'art 71, co 2, del dl 1/2012, ai sensi degli artt 71-81 dello stesso decreto, e, in particolare, specifici compiti di regolazione economica e di vigilanza sui diritti aeroportuali, non ha modificato né abrogato le richiamate disposizioni derogatorie, che, per la loro specialità e per il legittimo affidamento ingenerato nei loro destinatari dai relativi atti applicativi (nella specie, CdP 2011 e DTRT, approvati con il DPCM 30 aprile 2012), non possono ritenersi implicitamente superate.

E, altrettanto significativamente, l'art. 1, co 11-*bis* d.l. 133/2014 introdotto in sede di conversione dalla l. 164/2014, anche dopo l'entrata in funzione di codesta spett.le Autorità ha disposto, al secondo periodo, che *"Per i contratti di programma vigenti [senza quindi distinguere tra quelli ordinari e in deroga] e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essa prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari"*. L'espresso rinvio nel CdP 2011 al DTRT, testualmente richiamato dal DPCM approvativo del medesimo CdP come facente parte integrante dello stesso e come fonte vincolante di disciplina della regolazione tariffaria per gli aeroporti milanesi fino alla scadenza della concessione, implica che la clausola di salvezza contenuta nel richiamato art. 1, comma 11-*bis*, tiene "ferma" la disciplina del DTRT per l'intero periodo in esso considerato e dunque per l'intera durata della concessione, conformemente alla deroga prevista dall'art 17, comma 34-*bis*.

L'art. 10 della Legge n. 37 del 2019

SEA ritiene che lo speciale sistema di regolazione tariffaria costruito, in forza dell'art 17, co 34-*bis*, dal DTRT per l'intera durata della concessione, non sia inciso dall'art 10, l 3 maggio 2019, n 37, sul quale il Documento di consultazione, allegato alla delibera ART n 118/2019, vorrebbe fondare l'applicabilità agli aeroporti milanesi dei nuovi modelli di regolazione.

In coerenza con i principi di proporzionalità, certezza del diritto e tutela del legittimo affidamento, l'art 10 si limita, invero, a modificare l'art. 73 del d.l. 1/2012, convertito nella l 27/2012, disponendo che l'ART *"svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto (dl 1/2012) anche con"*

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

riferimento ai contratti di programma previsti dall'art 17, comma 34-bis [del dl 78/2009, conv. nella l 102/2009]”.

In assenza di diverse esplicite disposizioni abrogative del regime derogatorio introdotto dal suddetto articolo – che, si ricorda, è finalizzato a consentire il reperimento e l'adeguata remunerazione degli investimenti, per garantire lo sviluppo dei principali scali nazionali e l'equilibrio del piano economico e finanziario delle società di gestione, assicurando loro certezza in ordine alla stabilità temporale delle modalità di tariffazione, non solo all'interno dei singoli periodi regolatori, ma anche in quelli successivi, fino alla scadenza del rapporto concessorio – la portata dell'art. 10 non può essere dunque estesa fino a modificare il sistema regolatorio vigente, sostituendo i principi e le regole fissate dal DTRT – costituente parte integrante del CdP 2011, approvato con DPCM del 30 4 2012 (e tenuto esplicitamente “fermo” dall'art. 1, co 11-bis, del d.l. n. 133/2014 conv. con modifiche nella l. 164/2014) per l'intera durata della concessione – con un nuovo modello di regolazione stabilito da codesta Autorità.

L'art 10 della l 37/2019, come già evidenziato, si limita ad accentrare nell'ART le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza previste dal dl 1/2012, convertito nella l 27/2012 smi, anche con riferimento ai CdP in deroga, senza incidere sui relativi contenuti. Come confermato anche dal tenore della clausola di invarianza finanziaria, si tratta dunque di una mera norma di trasferimento delle funzioni già attribuite all'ENAC, alla quale, in assenza di diverse esplicite disposizioni, non può essere data la valenza di modificare, nella vigenza del rapporto convenzionale (*i.e.* fino al 2041), i principi e le regole della tariffazione aeroportuale stabiliti in attuazione di una fonte primaria speciale e derogatoria al regime ordinario di regolazione tariffaria operante per la generalità degli aeroporti.

Pur nel massimo rispetto dei poteri effettivamente attribuiti a codesta spett.le Autorità – e indiscussi quindi i poteri di vigilanza della stessa sulla corretta applicazione ai nuovi CdP dei principi e criteri fissati dal DTRT e, solo per quanto da essi non previsto e con essi compatibile, di quelli di carattere generale, eventualmente approvati in sostituzione della delibera CIPE 38/2007 smi e delle Linee guida ENAC 2008 e smi – SEA, non ritiene pertanto di essere soggetta, fino alla scadenza del rapporto concessorio (2041), all'osservanza delle “misure” di regolazione individuate nel Documento di consultazione in oggetto, nella parte in cui si sovrappongono o contrappongono ai principi, criteri e regole fissati dal predetto DTRT.

In particolare, la Società deve quindi anche contestare la valenza nei propri confronti della misura 62 (“Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009”).

Nell'ottica della massima collaborazione con codesta Autorità, con espressa riserva di far valere quanto precede in ogni sede competente, la scrivente Società propone peraltro le seguenti considerazioni sul contenuto del Documento di consultazione.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Sintesi delle considerazioni di SEA sui contenuti del Documento di consultazione

La proposta dell'Autorità si inserisce in un contesto di mercato che ha registrato una crescita del trasporto aereo in Italia del 4% annuo negli ultimi 10 anni in termini di traffico passeggeri, nonostante alcune debolezze strutturali proprie del settore a livello domestico. Tale sviluppo è stato favorito quasi esclusivamente dal comparto dei vettori *low cost*. Il dato è particolarmente significativo perché tale dinamica ha ampliato la connettività degli aeroporti italiani nonostante la compresenza dell'Alta Velocità ferroviaria. L'aumento della connettività ha risposto alla domanda di mobilità dei cittadini, favorendo lo sviluppo del turismo e dell'indotto ad esso collegato, elemento di particolare rilievo nel contesto stagnante dell'andamento economico del Paese.

Il sistema aeroportuale italiano ha contribuito alla crescita con piani di investimento significativi. Gli investimenti complessivi in infrastrutture aeroportuali, sostanzialmente a carico delle società di gestione e senza aggravio per la finanza pubblica, hanno avuto negli ultimi anni una chiara accelerazione passando da una media di 2,8 €/pax nel periodo 2004-2010 a 3,7 €/pax nel periodo 2011-2017¹ con un positivo impatto sulla sicurezza e sulla qualità del servizio.

Contemporaneamente si è sviluppato un **alto grado di competizione tra i gestori aeroportuali, che in molti casi subiscono il potere di mercato delle compagnie aeree**. Sarebbe infatti sbagliato considerare l'infrastruttura aeroportuale come un mero monopolio naturale, sottratto a qualunque pressione concorrenziale e in grado di esercitare potere di mercato, mentre, sotto diversi profili, un aeroporto costituisce una piattaforma il cui funzionamento richiede la partecipazione di una pluralità di soggetti che appartengono a lati diversi del mercato e che acquistano o vendono prodotti tra loro complementari e in grado di generare rilevanti esternalità di rete.

Nel Documento non è riportata un'analisi di questi elementi e delle loro implicazioni per l'individuazione delle opzioni regolatorie ottimali. Esistono, tuttavia, numerose evidenze che le pressioni concorrenziali subite dagli aeroporti sono fortemente cresciute nel tempo.

Le Autorità di regolazione dovrebbero assecondare le dinamiche positive dei mercati, laddove presenti, come nel caso del settore aeroportuale, vigilando ed intervenendo solo in presenza di palesi distorsioni. La regolazione dovrebbe quindi ripristinare i corretti incentivi al perseguimento dell'efficienza produttiva, se assenti, e impedire l'esercizio del potere di mercato onde evitare un'inefficiente allocazione delle risorse.

L'analisi delle Misure contenute nei modelli posti in consultazione risente inevitabilmente del limitato tempo messo a disposizione per una compiuta valutazione degli impatti che i nuovi modelli produrrebbero, soprattutto alla luce delle rilevanti discontinuità introdotte. Ciononostante, SEA reputa che i modelli siano caratterizzati da un approccio iper-regolatorio, contengano elementi penalizzanti nei confronti dei gestori aeroportuali e siano generalmente sproporzionati e privi di gradualità.

In generale, si sottolinea che i modelli sono privi di elementi incentivanti e perseguono un approccio regolatorio *ex ante* piuttosto che favorire l'attivazione spontanea di comportamenti virtuosi da parte dei

¹ Fonte SEA: elaborazione dei Bilanci delle principali società di gestione aeroportuali italiane

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

gestori in risposta alle spinte del mercato. Il livello di incisività della regolazione rischia di impattare negativamente anche sulle scelte imprenditoriali dei gestori, soprattutto laddove siano improntate all'efficienza ed all'uso ottimale delle risorse.

In particolare, si ritiene che le Misure sopra richiamate, tra cui *l'hybrid till*, mirino sostanzialmente a un mero trasferimento di risorse dai gestori ai vettori aerei. Le prospettate forme di limitazione degli incentivi all'attività volativa andrebbero a colpire gli elementi più vitali del comparto del trasporto aereo, la vera leva dello sviluppo degli ultimi anni. Inoltre, la prevedibile riduzione generalizzata delle tariffe aeroportuali, di per sé inefficace per garantire la crescita del traffico, rischia di indebolire il settore, mettendo a rischio gli investimenti futuri.

L'efficientamento dei costi, pur condivisibile come principio, è stato esteso a tutti i costi di gestione degli aeroporti, escludendo solo le componenti riconducibili agli oneri normativi. Tale approccio disincentiva i gestori perché non tiene in debita considerazione quella componente di costi variabili inevitabilmente legati alla crescita del traffico, non favorisce scelte gestionali virtuose volte a perseguire efficienze (a titolo di esempio politiche di *make or buy*), non incentiva iniziative di sostenibilità ambientali, di miglioramento della qualità del servizio e in innovazione tecnologiche laddove non direttamente collegate ad investimenti.

Alla luce di quanto sopra, SEA ritiene che la regolazione debba tenere conto della trasformazione del mercato e del contesto competitivo in cui ormai tutti gli aeroporti operano. In particolare, auspica l'introduzione di modelli di regolazione proporzionati e flessibili che permettano di rispondere efficacemente agli stimoli offerti dal mercato, che incentivino le gestioni più virtuose e che consentano di mantenere un adeguato livello di remunerazione.

Considerato quanto sopra esposto, SEA, fermo e impregiudicato quanto rilevato in premessa, si rende disponibile fin d'ora a instaurare un costruttivo dialogo con l'Autorità per l'analisi delle rispettive posizioni e considerazioni, anche mediante l'apertura di specifici tavoli tecnici che coinvolgano i gestori aeroportuali.

Si riportano di seguito le valutazioni preliminari di carattere economico e tecnico a supporto delle precedenti considerazioni, nonché le osservazioni ad oggi effettuate sugli elementi di dettaglio contenuti nelle singole Misure dei modelli in consultazione.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Il contesto economico e concorrenziale e le sue implicazioni per il modello di regolazione

Gli obiettivi della regolazione

L'introduzione o la modifica dei modelli di regolazione di una rilevante attività economica come quella aeroportuale deve partire da un attento esame del contesto economico di riferimento, dei processi produttivi che vi si svolgono e delle relazioni concorrenziali che vi si instaurano.

Le misure regolatorie influenzano in modo decisivo le scelte gestionali degli aeroporti e le loro relazioni commerciali con i diversi utenti. Queste, a loro volta, determinano le strategie di numerose imprese – prevalentemente, ma non solo, quelle dei vettori aerei – e incidono sulle dinamiche concorrenziali esistenti tra le medesime, con effetti che, in ultima istanza, si manifestano sul benessere del consumatore, sullo sviluppo economico del territorio e su altri elementi del benessere sociale.

Un'inadeguata comprensione delle dinamiche di mercato in sede di regolazione può condurre a scelte subottimali o erranee, inefficaci rispetto agli obiettivi perseguiti o, addirittura, controproducenti.

La regolazione degli aeroporti nasce dall'idea che l'infrastruttura aeroportuale presenti le condizioni di costo che definiscono un monopolio naturale. L'esistenza di economie di scala, che rendono inefficiente la duplicazione dell'infrastruttura e l'esigenza delle compagnie aeree di servire determinate rotte, aderendo alle esigenze della domanda, renderebbero ciascun aeroporto un partner commerciale obbligato per i vettori e per i fornitori dei servizi strumentali alle attività aeronautiche. Pertanto, il gestore aeroportuale sarebbe nelle condizioni di esercitare un potere di mercato che genera inefficienze allocative. Inoltre, la mancanza di pressione concorrenziale, talvolta unita ad assetti proprietari con incentivi diversi da quelli strettamente economici, potrebbe generare scelte gestionali inadeguate (*managerial slack*) che si traducono in inefficienze produttive.

La regolazione si pone in tale contesto il doppio obiettivo di ripristinare i corretti incentivi al perseguimento dell'efficienza produttiva e di impedire l'esercizio del potere di mercato che condurrebbe ad un'inefficiente allocazione delle risorse.

Accanto a questi obiettivi ha assunto rilevanza negli anni più recenti, anche quello di incidere sulle esternalità negative generate dall'attività aeronautica e in particolar modo sul suo impatto ambientale.

Le misure miranti al raggiungimento di questi scopi devono essere definite tenendo conto dell'esigenza di preservare gli incentivi del gestore aeroportuale a realizzare gli investimenti necessari allo sviluppo dell'infrastruttura, così da determinare miglioramenti qualitativi e la possibilità per l'utenza di avvalersi di nuove tecnologie idonee a generare riduzioni di costo e a meglio soddisfare le preferenze dei consumatori. In altri termini, l'intervento pubblico deve tenere conto dell'efficienza dinamica e del suo contributo al benessere sociale.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Aeroporti e concorrenza

Per fare ciò occorre innanzitutto riconsiderare la validità della configurazione dell'infrastruttura aeroportuale come un monopolio naturale sottratto a qualunque pressione concorrenziale e in grado di esercitare potere di mercato.

Gli aeroporti sono soggetti a diverse forme di pressione concorrenziale. Con riferimento alle attività aeronautiche,² queste provengono principalmente da:

- aeroporti in grado di servire lo stesso bacino di utenza (*catchment area*);
- aeroporti collocati in *catchment area* non sovrapposte per l'apertura di nuove rotte;
- aeroporti che svolgono la funzione di *hub* in un sistema di collegamenti indiretti;
- altre infrastrutture utilizzate per l'offerta di altre modalità di trasporto.

Nel Documento non è riportata un'analisi di questi elementi e delle loro implicazioni per l'individuazione delle opzioni regolatorie ottimali.

Uno studio di Oxera (2017) documenta l'intensificarsi di queste fonti di concorrenza tra gestori aeroportuali.³

Gli aeroporti subiscono inoltre gli effetti della concorrenza tra modalità diverse di trasporto, in particolar modo per le tratte a corto raggio servite dai treni ad alta velocità. Il fenomeno, documentato da numerosi contributi empirici,⁴ è sicuramente di rilievo in Italia dove la concorrenza intermodale è ulteriormente rafforzata da quella esistente sul servizio di trasporto ferroviario.

I diversi fenomeni di sostituibilità sopra descritti forniscono ai vettori aerei importanti leve negoziali. Queste attribuiscono alle compagnie un potere di mercato dal lato della domanda che limita fortemente quello esercitabile dai gestori delle infrastrutture aeroportuali.⁵

Concorrenza e yardstick competition

² Con riferimento alle attività c.d. accessorie (es. parcheggi) le fonti di pressione concorrenziale possono essere diverse e numerose a seconda della specifica attività. In questa parte è però utile soffermarsi sulle attività aeronautiche perché queste hanno un ovvio e diretto impatto sulle valutazioni circa la necessità di un intervento regolatorio e sulle eventuali misure da adottare.

³ La concorrenza tra aeroporti con bacini di utenza in sovrapposizione è cresciuta significativamente tra il 2010 e il 2016 per gli aeroporti di grandi dimensioni, cioè quelli con almeno 25 milioni di passeggeri per anno. La proporzione di posti su rotte per le quali esiste almeno un'alternativa equivalente in questi aeroporti è passata dal 24% circa a oltre il 30%. Lo sviluppo delle compagnie *low cost* (LCC), la convergenza nei modelli di business tra LLCs e *full service carriers* (FSC), e l'evoluzione dell'industria turistica hanno intensificato la concorrenza tra aeroporti per l'apertura di nuove rotte, incrementando il tasso di *churn* per gli aeroporti di medie e grandi dimensioni. Il rafforzamento di *hub* nell'area del Medio Oriente e in Turchia ha accresciuto la concorrenza per i passeggeri in transito; questa è ulteriormente rafforzata dall'apertura di nuovi collegamenti diretti e forme di *self-connection* rese possibili dalla crescita delle LCCs; sebbene questo tipo di concorrenza non riguardi tutti gli aeroporti direttamente, esso può avere un rilevante impatto anche per gli aeroporti che svolgono una funzione di feederaggio in un sistema *hub-and-spoke*.

⁴ Cfr. Ivaldi e Vibes (2005), González-Savignat (2004) e Behrens e Pels (2012).

⁵ Bottasso et al. (2017) forniscono una chiara evidenza empirica che il potere di mercato delle compagnie aeree ha significativi effetti sui corrispettivi applicati dagli aeroporti nel Regno Unito.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Per tale ragione SEA ritiene che l'approccio corretto consista nel limitare gli interventi regolatori ai soli casi in cui i meccanismi di mercato non siano in grado di disciplinare il potere di mercato delle imprese destinatarie (nella specie, i gestori aeroportuali). Ne segue che una corretta impostazione richiederebbe di valutare la posizione di ciascun aeroporto e limitare l'imposizione di misure regolatorie *ex ante* ai soli casi in cui è chiaramente presente un deficit concorrenziale che non può essere rimediato in altro modo.

Tale approccio era stato, tra l'altro, proposto dall'ART nella Relazione istruttoria relativa alla delibera del luglio 2017, ove codesta Autorità prefigurava l'intenzione di arrivare a definire nuovi modelli che avrebbero tenuto conto del potere di mercato dei vari aeroporti: a tale ipotesi non è poi stato dato alcun seguito.

Va considerato inoltre che, **l'eterogeneità degli aeroporti in termini di condizioni concorrenziali costituisce un serio motivo per dubitare della capacità della *yardstick competition* di cogliere le inefficienze produttive in modo corretto perché esacerba il problema della identificazione delle ragioni della distanza dei costi di un gestore dalla cd "frontiera"**. Il tema sarà ripreso più avanti quando sarà discusso l'approccio presagito dall'ART per il perseguimento degli obiettivi di incremento della produttività da efficientamento.

La Relazione Illustrativa pubblicata dall'Autorità cita correttamente il contributo dell'ICSSAI, che individua nel potere di mercato dei vettori aerei una possibile causa di scelte inefficienti da parte dei gestori aeroportuali, giustificando l'adozione di rimedi e misure capaci di limitare questo specifico potere.

L'imposizione ai gestori di obblighi che hanno come presupposto il potere di mercato degli aeroporti è inefficace e addirittura suscettibile di generare ulteriori effetti distortivi e di inasprire le inefficienze che ci si propone di contrastare.

In termini più espliciti, il motivo per cui un gestore aeroportuale può essere indotto a scegliere un assetto produttivo inefficiente è proprio l'incertezza sui propri ricavi derivante dalla capacità che alcuni vettori hanno di spostare la propria capacità da un aeroporto all'altro⁶ e di ottenere significative riduzioni dei corrispettivi riconosciuti ai gestori aeroportuali. Questa incertezza può indurre un aeroporto a scegliere una "tecnologia" produttiva in cui è maggiore l'utilizzo di risorse (e.g. personale) che generano costi operativi, in luogo di beni capitali che richiedono investimenti, per definizione meno flessibili. Il rimedio dovrebbe consistere in misure che riducano l'incertezza degli aeroporti circa il flusso dei ricavi futuri, così da consentire una migliore pianificazione degli investimenti. L'intervento regolatorio previsto nel Documento implicherebbe invece solo una penalizzazione degli aeroporti soggetti al potere dei vettori aerei, attraverso una progressiva riduzione dei corrispettivi. Poiché ciò non modifica l'incertezza generata dalle condotte delle controparti commerciali, l'effetto sarebbe in questo caso quello di ridurre ulteriormente l'incentivo dei gestori dell'infrastruttura a effettuare gli investimenti necessari per mutare l'organizzazione della produzione.

In conclusione, la *yardstick competition* è un surrogato della concorrenza nel mercato. Se quest'ultima è già operante non vi è davvero alcun motivo per introdurre la prima. È molto probabile che ciò porti a distorcere le decisioni degli attori economici, con effetti controproducenti sull'allocazione delle risorse, la produttività dei fattori impiegati e sul benessere sociale.

⁶ Si veda in proposito il caso degli aeroporti di Milano riportato nell'Allegato A

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Dinamica tariffaria e obiettivi di efficientamento

Il Documento descrive l'approccio ipotizzato per la determinazione della dinamica della componente tariffaria di gestione. Si prevede l'individuazione, per ogni servizio regolato di una tariffa unitaria a copertura dei costi ammissibili dell'Anno Base, modificata di anno in anno tenendo conto dei seguenti elementi:

- costi incrementali di gestione degli *asset* entrati in esercizio nell'anno;
- costi incrementali di gestione relativi all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari;
- tasso di inflazione programmata;
- incremento della produttività da efficientamento per gli anni successivi all'Anno Ponte inclusi nel Periodo tariffario.

Di seguito sono esposte alcune considerazioni sulle modalità di determinazione della tariffa unitaria e sul modo in cui sono individuati per ciascun aeroporto l'obiettivo di efficientamento e la sua declinazione nel Periodo tariffario.

Tariffa unitaria

Le modalità di determinazione della tariffa unitaria della componente di gestione sono descritte nella Misura 18.

La loro descrizione fa emergere alcuni dubbi sulla correttezza dell'approccio proposto. La tariffa unitaria per l'Anno Ponte è ottenuta come rapporto tra una misura dei costi (numeratore) e una misura dei volumi (denominatore). Il numeratore è composto dai costi di gestione afferenti al servizio regolato dell'Anno Base, corretti per il tasso di inflazione programmata, a cui sono aggiunti i costi incrementali di gestione degli *asset* entrati in esercizio nel corso dell'Anno Ponte e i costi incrementali di gestione dell'Anno Ponte rispetto all'Anno Base relativi all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari. Il denominatore è dato dal volume medio del servizio regolato pari alla media dei volumi previsti *ex ante* in ogni anno del Periodo tariffario.

L'incongruenza tra le grandezze che definiscono il rapporto è evidente. Mentre i costi sono definiti sulla base dei volumi dell'Anno Base e sono corretti solo per gli elementi su descritti (inflazione, investimenti e oneri normativi), i volumi posti al denominatore si riferiscono all'intero Periodo tariffario. **Tale formulazione sarebbe corretta solo se i costi operativi avessero un'elasticità nulla rispetto ai volumi; in altri termini, solo se tali costi non fossero minimamente influenzati dal numero di prestazioni regolate erogate.** Ciò non è: basti pensare ai costi riferiti alle attività di sicurezza, aspetto che connota fortemente la qualità dei servizi aeroportuali, che devono necessariamente adeguarsi al crescere dei passeggeri transitati, pena il conseguente formarsi di code, ovvero a quelli legati alle utenze aeroportuali (energia elettrica, riscaldamento/ condizionamento) o alle spese per la manutenzione e per le pulizie, che, risentono evidentemente del grado di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali da parte delle diverse categorie di utenti. Lo Schema di AIR dell'Ufficio Economico dell'ART conferma l'esistenza di una relazione tra costi e traffico. Le analisi riportate alle pagine 28-30 mostrano che l'andamento dei costi unitari, per quasi tutte le categorie di costo, è stato costante e talvolta crescente nel periodo di osservazione caratterizzato da un

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

rilevante incremento del traffico. Se i costi complessivi non dipendessero dai volumi si sarebbe dovuto riscontrare un andamento decrescente. Dunque, le evidenze raccolte da codesta Autorità confermano che i volumi di traffico influenzano i costi.

SEA ritiene che la modalità di determinazione della tariffa unitaria della componente di gestione (formula riportata a pag. 43) debba essere rivista in modo che il complesso dei costi sia rapportato ai volumi previsti per l'Anno Ponte (se non significativamente diversi dall'Anno Base)⁷. In tal modo si ottiene una corretta individuazione del valore unitario, essendo costi e volumi riferiti al medesimo dimensionamento delle prestazioni rese. L'esistenza di eventuali economie di scala, raggiungibili grazie a un incremento del traffico, potrebbe entrare nella definizione del parametro di efficientamento (di cui si dirà anche in seguito) nel momento della negoziazione tra gestore e utenti. Solo in tale prospettiva risulta ragionevole l'indicazione, inserita nella Relazione illustrativa, che il parametro di efficientamento è "negoziato in sede di consultazione sulla base di un valore minimo ammissibile, applicando inoltre un fattore di elasticità alla variazione dei volumi di traffico" (pag. 18).

Obiettivi di efficientamento

La dinamica tariffaria è guidata, tra gli altri fattori, da un obiettivo di incremento della produttività da efficientamento.

Prima di illustrare le osservazioni di SEA sull'approccio che l'Autorità intende seguire per determinare il valore di questo obiettivo e il suo impatto sulla tariffa nel Periodo tariffario, si osserva che la Misura 18 definisce una formula secondo la quale la riduzione tariffaria determinata dall'obiettivo di efficientamento si applica anche ai costi incrementali di gestione relativi all'entrata in esercizio di nuovi *asset* e a nuove disposizioni normative. **Questa previsione non appare giustificata, perché gli eventi che determinano questi costi incrementali non hanno alcuna relazione con l'eventuale esistenza di inefficienze gestionali ricavate dall'analisi di dati storici. Per definizione, si tratta infatti di fenomeni nuovi, che comportano costi non comprimibili da parte del gestore⁸. SEA ritiene pertanto che l'obiettivo di efficientamento dovrebbe essere applicato alla sola componente tariffaria ($T_{G,t}$) afferente ai costi di gestione definiti nell'Anno Ponte.**

L'individuazione delle inefficienze esistenti e delle tariffe applicabili, secondo quanto previsto nelle Misure 15-18 e nel relativo Annesso 10, avverrebbe mediante l'utilizzo della tecnica statistica denominata *Stochastic Frontier Analysis* ("SFA"). La SFA prevede la stima econometrica di una funzione di costi efficienti, denominata appunto "frontiera". La distanza calcolata per ogni aeroporto tra il proprio livello di costi operativi e quello della frontiera misura il livello di inefficienza. Ciò a sua volta determina il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento (la c.d. X) che entra nella definizione della tariffa e della sua dinamica.

⁷ Se i volumi previsti per l'Anno Ponte fossero significativamente diversi da quelli dell'Anno Base, i costi andrebbero rideterminati considerando la loro variazione causata dalla modifica dei volumi e non correttamente identificata dalle variazioni dovute a inflazione, investimenti e oneri normativi.

⁸ A titolo esemplificativo se il nuovo *asset* introduce una diversa tecnologia che impone spese per la formazione di parte del personale non vi è alcuna ragione per ritenere che su tali spese possano essere realizzati guadagni di efficienza.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

La Misura 3.1.1, lettera *f*) prevede che nel documento predisposto dal gestore aeroportuale per la consultazione degli utenti sia riportato l'obiettivo annuale di efficientamento di cui alla Misura 15 fornito dall'Autorità e valido per tutto il Periodo tariffario, nonché l'illustrazione del relativo impatto sui costi operativi. A tal fine, la stessa Misura, come ribadito anche dalla Misura 15, stabilisce che i gestori devono richiedere all'Autorità, in tempo utile, il valore del coefficiente della *X* valido appunto per l'intero Periodo tariffario e che l'Autorità si impegna a rispondere alla richiesta entro 15 giorni dal suo ricevimento. Poiché la *X* è calcolata a partire da un set di dati aggiornato annualmente, entro la fine del mese di ottobre di ogni anno, l'Autorità, su motivata istanza da parte del gestore che intende avviare la fase di consultazione, si impegna a rendere disponibili i nuovi valori calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del *dataset*.

SEA ritiene che l'attuale proposta presenti numerosi problemi, principalmente sotto due profili. Questi riguardano l'adeguatezza della metodologia statistica ipotizzata dall'Autorità e le modalità di interazione tra il regolatore e i soggetti destinatari del suo intervento.

I limiti della Stochastic Frontier Analysis (SFA)

Con riferimento al primo profilo, si osserva che la letteratura economica ha evidenziato i numerosi e gravi limiti delle SFA.⁹ La descrizione dell'approccio contenuta nell'Annesso 10 rivela già la complessità della metodologia in parola. Ciò emerge, in modo particolare, dalla genericità con cui è definita la sua concreta applicazione e dalle numerose questioni tecniche che non sono affrontate e non sono oggetto di consultazione pubblica, risultando di fatto rinviate ad una successiva fase.

In estrema sintesi, la stima di una funzione di costi efficiente dipende in modo cruciale da:

- la definizione delle variabili di output, di input e dei relativi prezzi e delle variabili di controllo;
- la qualità dei dati di partenza utilizzati per la misurazione di queste variabili;
- la scelta della forma funzionale della frontiera da stimare;
- le ipotesi formulate sulla distribuzione statistica dell'inefficienza in un dato momento e nel tempo.

Su nessuno di questi aspetti il Documento di consultazione presenta una chiara posizione e la descrizione delle variabili del modello è parziale e lacunosa. A titolo di esempio:

- per gli *output* la selezione delle variabili da considerare è rimandata a una futura scelta, laddove si dice che esse saranno misurate *“alternativamente (o congiuntamente) in termini di passeggeri, movimenti, merci, WLU”*;
- gli *input* da considerare *“includono almeno”* il lavoro, il processo di manutenzione e *“gli altri fattori produttivi”*. L'uso del termine *“almeno”* indica la possibilità che altri elementi di *input* possano entrare nell'esercizio di stima, mentre il rinvio a una categoria residuale di *“altri fattori produttivi”* è generico e indeterminata;
- le variabili di controllo sono contenute in un elenco il cui carattere provvisorio e orientativo emerge dall'espressione *“tra le quali”* usata per introdurlo;

⁹ Cfr. Liebert e Hans-Martin (2010), Reinhold et al. (2010), Martin e Voltes-Dorta (2011), McCarthy (2014).

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Data l'indeterminatezza dell'approccio descritto nel Documento di consultazione, SEA non è nelle condizioni di esprimere una propria posizione definitiva. Tuttavia, preme evidenziare che la metodologia ipotizzata è potenzialmente foriera di gravi errori.

Infatti, la stima dei livelli di inefficienza può risentire della eterogeneità del campione di aeroporti considerati. La proposta dell'Autorità è di includere in tale campione tutti gli aeroporti con un traffico superiore a 1 milione di passeggeri. Si tratta di realtà che presentano caratteristiche fortemente differenziate sotto numerosi aspetti che includono: la scala produttiva, la tipologia di traffico e la loro distribuzione temporale (cd. "stagionalità"), le caratteristiche del bacino di utenza, le dotazioni infrastrutturali, la concorrenza con altri aeroporti e con altre infrastrutture, la concentrazione della domanda, e altre ancora. Sebbene l'esistenza di una certa variabilità sia una condizione necessaria per la stima dei coefficienti di una funzione di costo, essa dovrebbe derivare da scelte gestionali e produttive a parità di altre condizioni. Nel caso in esame, la fonte prevalente di questa variabilità è **l'elevata eterogeneità del campione considerato, con l'effetto di rendere la stima dei parametri fortemente inaffidabile**. Per rimediare a questo problema occorrerebbe identificare e misurare in modo corretto tutte le variabili esogene che incidono sui costi operativi dei singoli aeroporti e utilizzare una forma funzionale sufficientemente flessibile, così da cogliere i diversi modi in cui esse impattano sui costi efficienti. Questo rimedio è però chiaramente inattuabile, in quanto il campione non è sufficientemente ampio e perché le variabili esogene rilevanti sono numerose e, talvolta, difficilmente traducibili in misure utilizzabili in un esercizio econometrico.

Ad esempio, si richiama l'attenzione dell'ART sull'importanza che possono avere sui costi di un aeroporto le scelte di politica dei trasporti compiute da decisori pubblici, come si è verificato per gli aeroporti di Malpensa e Linate. Si ricorda infatti che l'attuale assetto infrastrutturale, gestionale ed economico degli aeroporti di Milano risente di numerose vicissitudini occorse nel tempo e indipendenti da qualsiasi scelta manageriale di SEA.

In particolare, con riferimento all'**aeroporto di Malpensa** non si può non ricordare:

- la genesi di Malpensa 2000 concepita, progettata e costruita per essere *hub* di Alitalia. L'aeroporto era stato dimensionato e strutturato per accogliere una particolare tipologia di traffico (in transito - *transfer passengers*), caratterizzato da una distribuzione irregolare di arrivi e partenze nella giornata (alcuni momenti di forte concentrazione del traffico – le cd. "onde" – e altri momenti di valle) e aveva il *lay-out* e le caratteristiche tecniche e infrastrutturali proprie di tale tipologia di aeroporto (capannoni per la gestione manuale dei bagagli in transito, impianto BHS dotato delle specifiche necessarie ridondanze, ecc);
- i numerosi decreti di ripartizione di traffico tra Linate e Malpensa, frutto dei ricorsi delle maggiori compagnie aeree europee, che ne hanno limitato la crescita nelle fasi iniziali;
- la rottura dell'alleanza tra Alitalia e KLM, motivata proprio dal modificato utilizzo di Malpensa, che ha dato avvio al declino di Alitalia;
- il *de-hubbing* del 2008 e la necessità di ripensare le infrastrutture aeroportuali da aeroporto *hub* a *point to point*.

Per quanto invece concerne l'**aeroporto di Linate** si ricordano:

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

- l'assetto limitato per legge dell'infrastruttura in termini di capacità della pista, di destinazioni servite e di tipologia di aerei ammessi, imposti da successivi decreti, che ne rendono impossibile un utilizzo pienamente efficiente;
- l'utilizzo sub-ottimale, da parte del Vettore dominante sullo scalo, della struttura aeroportuale, già limitata dai provvedimenti normativi richiamati, in virtù delle previsioni del Regolamento Europeo sugli slot;
- le conseguenze dell'incidente dell'8 ottobre 2001 con riferimento alla distruzione dell'impianto BHS e al riadattamento di una vecchia infrastruttura, con conseguenti limitazioni imposte dall'ENAC.

Le circostanze sopra richiamate, e dettagliatamente descritte nell'Allegato A al presente documento, rendono evidente come fattori esogeni e non dipendenti dalle scelte manageriali del gestore possano condizionare la gestione stessa che, pur improntata all'economicità e all'efficienza, non potrà non risentire di condizioni complessive subottimali.

Pertanto, **qualsiasi valutazione circa la definizione del livello di efficienza dei costi dell'aeroporto dovrebbe debitamente considerare le sopra descritte peculiarità, legate tanto alle limitazioni di traffico imposte all'aeroporto, quanto ai provvedimenti emanati dalle Autorità competenti.**

Altri fattori esogeni che influenzano i costi di un aeroporto riguardano: le condizioni climatiche e ambientali; le caratteristiche dei vettori aerei e le scelte da questi compiute (ad es. in termini di aeromobili impiegati); le caratteristiche e le scelte degli operatori di *handling*; le condizioni di accessibilità all'infrastruttura.

Qualora tutte queste variabili fossero omesse dal modello o non misurate correttamente, si verrebbe a stime distorte del livello di inefficienza, imponendo riduzioni di costo che in realtà non sono ulteriormente comprimibili a causa di vincoli sottratti al controllo del gestore aeroportuale.

Interazione tra ART e i soggetti regolati

Oltre ai problemi di natura tecnica succintamente richiamati, **SEA ritiene che il disegno regolatorio all'esame debba essere rivisto anche sotto il profilo della corretta interazione dell'Autorità con i soggetti regolati.** Nello Schema di AIR gli Uffici dell'ART sostengono che le tecniche di *yardstick competition* ipotizzate per la determinazione dei target di efficientamento individuano un criterio trasparente ed oggettivo e garantiscono la proporzionalità dell'intervento. A parere di SEA nessuna di queste necessarie condizioni è soddisfatta dall'attuale proposta.

Per le ragioni già esposte, la stima econometrica di funzioni di costo tramite SFA è solo apparentemente oggettiva e l'adozione di tale metodologia, in mancanza di adeguati strumenti di partecipazione e di meccanismi di controllo, non soddisfa i suddetti requisiti. Difatti, la sua applicazione richiede numerose scelte di tipo tecnico. Si tratta di un'ineliminabile caratteristica dell'esercizio dei poteri di un regolatore indipendente. Tuttavia, proprio per questa ragione il processo che conduce a queste scelte deve consentire ai soggetti regolati di partecipare alla loro adozione e di azionare efficaci strumenti di tutela, laddove ritengano che il regolatore non abbia correttamente esercitato i propri poteri. In altri termini, la

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

“soggettività” di valutazioni tecnico-discrezionali deve essere temperata dalla garanzia di un effettivo contraddittorio tecnico e, dunque, di un’elevata trasparenza.

Le modalità di elaborazione dei parametri di efficientamento individuate presagiti dal Documento risultano totalmente opache e pregiudicano le summenzionate possibilità di partecipazione e controllo. Le stime sono elaborate dall’Autorità in totale autonomia: agli aeroporti è semplicemente *comunicato* il valore della X , senza alcuna informazione sulle scelte tecniche compiute, né, sembra di capire, sui risultati delle diverse stime (essendo la X comunicata pari al valore medio dei diversi modelli impiegati ed essendo la X solo rappresentativa della distanza tra la frontiera e i costi del singolo aeroporto). Inoltre, gli aeroporti possono conoscere il valore della X in occasione dell’aggiornamento annuale del *dataset* e delle stime solo facendone motivata richiesta.¹⁰

Una corretta interazione tra Autorità e gestori aeroportuali impone che questi ultimi abbiano accesso a tutte le informazioni che sono impiegate per la concreta definizione dei propri obblighi regolatori. Così da essere posti in condizione di verificare la correttezza delle stime, eventualmente effettuare diverse elaborazioni supportate da diverse soluzioni tecniche ed esporre all’Autorità le ragioni per cui ritiene che tali soluzioni siano da preferire.

Il risultato dell’elaborazione statistica può costituire solo il punto di partenza per la definitiva individuazione del parametro di efficientamento. Questa deve però avvenire attraverso un’attenta analisi della situazione di ogni aeroporto, tenere conto dei vincoli che il gestore subisce a causa di fattori esogeni non debitamente rappresentati dall’esercizio econometrico, parametrare i guadagni di produttività ai costi che sono effettivamente comprimibili. Anche in questa fase, ovviamente, la partecipazione del destinatario dell’intervento deve essere garantita.

Le precedenti considerazioni rivelano l’opportunità di una ulteriore consultazione sulla base di dati più trasparenti.

Trattamento dei margini derivanti da attività accessorie (hybrid till)

I contenuti della Misura 19 (hybrid till)

La Misura 19 del Documento concerne il trattamento dei margini derivanti dalle attività accessorie degli aeroporti. Le due opzioni tipicamente utilizzate sono denominate *single till* e *dual till*. La prima prevede che i margini conseguiti dal gestore attraverso le attività *non aviation* siano detratti dai costi ammissibili per la determinazione delle tariffe; la seconda prevede che le predette attività restino estranee a tale determinazione, che è operata con esclusivo riferimento ai costi pertinenti alle attività regolate.

L’ART, tenendo conto anche della posizione apparentemente polarizzata dei soggetti interessati, è intenzionata ad optare per una soluzione intermedia, denominata *hybrid till*. Secondo questa opzione, una

¹⁰ Dalla lettera della Misura sembra emergere che la richiesta possa essere considerata correttamente motivata solo se il gestore è in procinto di avviare la consultazione degli utenti e dunque all’inizio del periodo tariffario. Tra l’altro non si comprende perché per tale comunicazione sia previsto un termine di 15 giorni, posto che l’Autorità, una volta effettuate le stime delle frontiere dei costi efficienti, conosce perfettamente il valore della X per tutti gli aeroporti.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

parte dell'extra-margine commerciale realizzato dal gestore tramite le attività accessorie è portato in riduzione dei costi operativi considerati per la fissazione delle tariffe.

Secondo quanto riportato nel Documento di consultazione, le finalità perseguite tramite questo tipo di intervento sono:

- i. garantire la promozione della concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività;
- ii. garantire adeguato accesso alle infrastrutture;
- iii. incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori.

La determinazione della quota del margine da detrarre dai costi ammissibili richiede due passaggi. Il primo consiste nella quantificazione dell'extra-margine attribuibile alle attività non regolate; il secondo nella determinazione della porzione di tale valore trasferita a scomputo dei costi.

Per la determinazione dell'extra-margine, l'Autorità prevede che siano considerati tutti i ricavi e tutti i costi associati alle attività accessorie negli ultimi cinque anni antecedenti l'Anno Base e che alla differenza delle medie dei due valori sia sottratto un "profitto ragionevole", calcolato deducendo dai ricavi il tasso di remunerazione del capitale investito. Il margine così definito è indicato con M_{aa} .

La quota del margine detratta dai costi ammissibili è calcolata facendo riferimento a tre parametri:

- il **parametro μ_0** tiene conto del peso degli incentivi concessi alle attività volative sui ricavi complessivi delle attività aeroportuali;
- il **parametro f_1** è correlato al livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali. Esso è calcolato utilizzando due rapporti: il primo è tra il numero di passeggeri annui per mq. di terminal e il valore limite teorico della stessa variabile (pari a 500 pax/anno/mq); il secondo è tra la quota della superficie complessiva del terminal destinata ad attività commerciali e il suo valore limite teorico, posto pari al 50%. Entrambi i rapporti contribuiscono positivamente al valore di f_1 . La *ratio* di questo indicatore è di commisurare il contributo delle attività accessorie alle tariffe al grado di "pressione antropica" sull'infrastruttura aeroportuale e al livello di "interferenza delle attività commerciali sulle attività aeroportuali";
- il **parametro f_2** , intende misurare la capacità aeroportuale residua ed è ottenuto mediante la combinazione ponderata di quattro indicatori del suo effettivo livello di utilizzo, considerando il numero di movimenti e la capacità di pista, nonché il numero di passeggeri/ora e l'ampiezza di alcune aree coinvolte nelle attività aeroportuali. In questo caso, maggiore è il livello di saturazione della capacità aeroportuale, minore è il contributo delle attività accessorie al contenimento delle tariffe.

In conclusione, la quota del margine, M_{aa} , che è portato a detrazione dei costi ammissibili per la determinazione delle tariffe è data da:

$$\mu = \mu_0 + 0,4 * (f_1 + f_2)$$

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Negli altri Paesi il modello dell'*hybrid till* è stato generalmente adottato per definire un regime transitorio dal *single till* al *dual till*, finalizzato a garantire un adeguato periodo di transizione e a ridurre l'impatto del cambio di regolazione.

SEA non condivide l'applicazione di tale meccanismo, perché disincentiva gli investimenti volti ad accrescere la capacità della pista, nonché l'utilizzo dello strumento degli incentivi all'attività volativa che ha contribuito positivamente allo sviluppo del traffico negli ultimi 10 anni, e presenta aspetti contraddittori come verrà riportato di seguito.

Ciò premesso si riportano ulteriori considerazioni in merito alla proposta dell'Autorità.

Considerazioni economiche alla Misura 19 (*hybrid till*)

Come chiarito dalla letteratura economica¹¹ il ricorso a forme di sussidio delle attività volative attraverso i proventi derivanti da quelle commerciali può produrre risultati socialmente desiderabili solo se il gestore aeroportuale detiene potere di mercato in entrambe le attività e se le tariffe applicate per le prime determinano un sottoutilizzo della capacità aeroportuale.

Ancora una volta queste condizioni andrebbero verificate per ciascun aeroporto attraverso un esame dei mercati interessati dalle diverse attività del gestore.

SEA osserva preliminarmente che la proposta dell'ART non prevede alcuna distinzione tra le attività accessorie che potrebbero contribuire alla riduzione delle tariffe. Il presupposto per l'esistenza di una qualche forma di sussidio delle attività volative da parte di quelle commerciali è spesso individuato nell'esistenza di rendite di localizzazione percepite dai gestori. L'esistenza di queste rendite, tuttavia, non è ovvia in linea generale, né, se esistono, riguarda necessariamente tutte le attività accessorie e nella stessa misura.

Ad esempio, può ben essere che per alcuni aeroporti la presenza di parcheggi indipendenti nelle prossimità dell'aerostazione (a titolo di esempio a Malpensa se ne contano a decine) costituisca un vincolo concorrenziale che elimina qualunque possibilità di esercitare potere di mercato ed elimina ogni forma di rendita associata ai parcheggi rientranti nell'infrastruttura aeroportuale. Ciononostante, nel Documento, i ricavi generati dalla gestione dei parcheggi contribuiscono sempre alla determinazione del margine che può essere usato per ridurre le tariffe.

Passando ad esaminare il modo in cui si determina la misura del sussidio, vale a dire la quota dell'extra-margine che sarebbe da scorporare dai costi imputati ai servizi regolati, la scelta prospettata dall'Autorità appare incoerente rispetto alle finalità dichiarate.

Il primo parametro, μ_0 , "penalizza" gli aeroporti che erogano maggiori incentivi all'attività volativa. Ciò riduce l'incentivo degli aeroporti ad adottare misure che accrescono l'utilizzo della capacità aeroportuale, evidentemente non satura. La Misura si pone pertanto in chiaro conflitto con il proprio obiettivo di efficienza allocativa. L'ipotesi che la sorregge è che l'incentivo possa essere "sostituito" da una riduzione

¹¹ Cfr. Czerny (2006), Yang and Zhang (2011) e Czerny e Zhang (2015).

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

della tariffa che va a favore di tutti gli utenti e che potrebbe contribuire a incrementare l'attività volativa. Quest'ipotesi non è però corretta.

Gli aeroporti concedono infatti gli incentivi alle compagnie aeree che hanno una maggiore attitudine a favorire l'utilizzo della capacità esistente e ad accrescere il benessere sociale. Infatti, razionalmente, gli incentivi sono riconosciuti ai vettori che hanno una maggiore flessibilità nella scelta delle rotte da servire, e di utilizzo della propria capacità. Si aggiunga che gli aeroporti preferiscono incentivare le compagnie che, per propria *policy* o a causa della concorrenza che fronteggiano sul mercato finale, hanno una più elevata propensione a trasferire a valle la riduzione di prezzo. **Sostituire questi incentivi con una riduzione generalizzata delle tariffe avrebbe solo l'effetto di aumentare il prezzo per gli utenti che hanno la capacità e l'interesse a favorire il migliore utilizzo dell'infrastruttura e di ridurlo per quelli che sono privi dell'una o dell'altro o di entrambi.**

La "riallocazione a beneficio della totalità degli utenti, di una parte delle risorse verosimilmente destinate a dette forme di incentivazione" potrebbe essere giustificata solo da un obiettivo redistributivo, che però evidentemente il Documento non descrive. Inoltre, è ben possibile che la redistribuzione avvenga a favore di vettori aerei meno inclini a trasferire sul consumatore finale il vantaggio ottenuto e per i quali la domanda finale presenta un minore grado di elasticità al prezzo, dunque a vantaggio di imprese che hanno un maggiore potere di mercato e principalmente a beneficio di queste e non dei consumatori finali. Ciò contrasta con l'obiettivo dichiarato di far sì che il contenimento dei costi sia traslato sul benessere del consumatore.

Anche il secondo parametro f_1 non è condivisibile. Esso accresce il contributo dell'*hybrid till* all'aumentare della pressione antropica, che è sicuramente un indicatore del grado di congestione dell'aeroporto. Il parametro in esame contiene un'implicita valutazione negativa del contributo che le attività accessorie possono dare alla fruibilità dell'infrastruttura da parte dei passeggeri e, in definitiva, al loro livello di benessere. Ciò è ingiustificato per diversi ordini di motivi: da una parte è ormai dimostrato che la presenza di un'adeguata offerta commerciale nei Terminal contribuisce al miglioramento del servizio complessivo e della positiva percezione da parte dei passeggeri (cd. *passenger experience*): la presenza di strutture commerciali di livello all'interno degli aeroporti è ormai richiesta, se non addirittura "pretesa", dai passeggeri. Dall'altra, dato che alcune di tali attività accessorie sono complementari alle attività volative (e.g. servizi di assistenza a terra), migliorano l'accessibilità all'aeroporto (e.g. parcheggi) e sono, per i passeggeri, complementari al servizio di trasporto di cui fruiscono (e.g. autonoleggi, cambi valuta, uffici turistici), ne segue che la loro penalizzazione rischia di avere un impatto negativo diretto e indiretto sull'utilità del consumatore finale.

Con riferimento inoltre agli elementi inclusi nella formula riconducibili all'utilizzo della pista, si osserva che il meccanismo proposto incentiva l'utilizzo di tale infrastruttura fino ai limiti tecnici di capacità individuati. Tuttavia, il medesimo meccanismo penalizza i gestori quando questi devono investire in nuove infrastrutture di volo, indispensabili per fronteggiare la crescita del traffico e garantire l'adeguata *safety*. In generale si sottolinea che l'impatto degli elementi di capacità proposti nella formula sia fortemente condizionato dalla fase del ciclo degli investimenti in cui un gestore si trova a operare, in quanto non considera che la crescita di capacità, ovvero la riduzione della congestione, che segue ad un investimento infrastrutturale determino discontinuità "a gradoni", laddove normalmente la crescita del traffico è lineare.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

L'insieme di queste considerazioni fornisce ulteriore supporto alla tesi di SEA per cui le scelte regolatorie dell'ART devono essere declinate caso per caso e sulla base di una preliminare analisi da condurre per ciascun aeroporto e con l'attiva partecipazione del gestore. Tale analisi deve valutare il grado di concorrenza esistente, il livello di saturazione della capacità aeroportuale e la presenza di fenomeni di congestione dei terminal, l'esistenza di vincoli esogeni alle possibili scelte gestionali, nonché le aspettative che i gestori e le altre imprese hanno formulato sulla base dell'esistente regime e dei vigenti contratti di programma.

Transizione verso il nuovo regime regolatorio

SEA ribadisce che l'intervento ipotizzato dall'ART si sovrappone e in più parti contrasta con la disciplina regolatoria alla base del vigente CdP e si inserisce dunque in un contesto in cui la scrivente Società ha già operato delle scelte gestionali ed effettuato rilevanti investimenti alla stregua di specifiche disposizioni di fonte primaria e delle correlate regole tecniche di attuazione, confidando nella relativa stabilità per l'intera durata della concessione.

A fronte di questo assetto, il Documento dell'ART prevede che *"Ai sensi dell'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, per i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, si applicano le disposizioni di cui al presente atto di regolazione"* (p. 11).

Al di là di ogni aspetto attinente alla correttezza di questa interpretazione e alla legittimità dei provvedimenti che l'ART dovesse assumere sulla base di questa statuizione (per il quale si rinvia a quanto nella Premessa, con riserva di ogni eventuale azione legale), SEA ritiene pertanto, in via subordinata, comunque indispensabile che le regole afferenti alla propria attività tengano conto delle aspettative che ha legittimamente maturato.

La transizione verso un nuovo regime regolatorio deve tenere conto di queste aspettative e di come esse sono state tradotte in concreto in scelte gestionali e di sviluppo. Pertanto, essa richiede misure che garantiscano la proporzionalità e la gradualità di ogni modifica del regime vigente.

In particolare, SEA ritiene imprescindibile l'introduzione di una **misura transitoria che garantisca che il tasso di remunerazione del capitale** per (tutti) gli investimenti pianificati nel quadro regolatorio preesistente non sia inferiore a quello definito nelle precedenti pattuizioni.

Inoltre, SEA auspica il riconoscimento di adeguati incentivi al perseguimento degli obiettivi di qualità e ambientali che riguardino gli investimenti già avviati e quelli che saranno proposti nel prossimo periodo regolatorio. Gli incentivi dovrebbero riguardare anche i costi operativi con tali finalità, che non siano direttamente correlati a investimenti.

Tali incentivi potrebbero essere stabiliti attraverso la definizione di rendimenti superiori per gli investimenti che mirano all'introduzione di nuove tecnologie idonee a perseguire gli obiettivi citati. Inoltre, i costi della stessa natura, non necessariamente riconducibili a nuovi investimenti, dovrebbero essere sottratti al meccanismo automatico di recupero di efficienza delle spese operative: tali costi dovrebbero pertanto

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

essere previste tra le discontinuità di costo ammesse, al pari delle sopravvenienze normative e regolamentari di cui alla Misura 18.

Con riferimento al trattamento dei margini derivanti da attività accessorie, SEA ritiene che l'introduzione di un sistema di *hybrid till* sia ingiustificata, per le ragioni già esposte, e in conflitto con un'ineludibile esigenza di proporzionalità dell'intervento regolatorio, in ragione delle aspettative che hanno guidato il gestore nella definizione delle tariffe, degli incentivi concessi ai vettori e degli investimenti effettuati per lo sviluppo delle aree destinate ad ospitare le attività non regolate. Anche qualora si dovesse modificare il trattamento di questi margini, il nuovo regime dovrebbe prevedere una gradualità che consenta al gestore di rimodulare le proprie scelte.

Analogamente, SEA ritiene che gli obiettivi di efficientamento debbano essere fissati garantendo la proporzionalità e la gradualità dell'obbligo imposto. Allo stato, la posizione dell'ART sembra richiedere il raggiungimento della frontiera efficiente nell'arco temporale definito da un unico Periodo tariffario, composto da soli 4 o 5 anni.

Pur in assenza di elementi quantitativi che permettano di apprezzare la misura di tale intervento, SEA richiama l'attenzione di codesta Autorità sul fatto che, come precedentemente evidenziato, l'organizzazione della produzione risente di scelte normative e politiche adottate in epoche passate ma con effetti ancora attuali (si pensi agli interventi sull'operatività di Linate, o al *de-hubbing* di Malpensa). Pertanto, SEA reputa che i tempi per il recupero dell'efficienza sarebbero più congrui se il raggiungimento degli obiettivi individuati fosse previsto nell'arco di una pluralità di periodi regolatori.

Coerentemente con questo approccio graduale, almeno per i primi anni, la dinamica di tale efficientamento dovrebbe essere limitata a incrementi di produttività non superiori a quelli necessari a sterilizzare gli effetti dell'inflazione.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Parte I.1 Definizioni	5	<i>Attività accessorie</i> (anche dette "non aviation" o non regolate): ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività aeroportuali, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto, ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture	<i>Attività accessorie</i> (anche dette "non aviation" o non regolate): ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività aeroportuali, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto in gestione , ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture	Si reputa necessario chiarire che le attività accessorie svolte al di fuori del sedime abbiano impatto solo per gli utenti/passeggeri/altri soggetti dell'aeroporto gestito.
Parte I.1 Definizioni	16 e 39	<i>Diritti aeroportuali</i> : prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto... <i>Utente dell'aeroporto</i> : qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto		La formulazione dei punti 16 e 39 sembra riferirsi ai corrispettivi dovuti dai soli Vettori aerei (Utenti aeroportuali). Tuttavia, tra i beni di uso comune ed esclusivo (p.e. utilizzo banchi di check-in, uffici, spogliatoi, magazzini, ecc.) i corrispettivi sono di norma pagati dagli handlers. Si richiedono chiarimenti in tal senso.
Parte I.1 Definizioni	25	<i>Periodo tariffario</i> : periodo di applicazione delle misure previste dal presente atto di regolazione ai fini della definizione della dinamica tariffaria, la cui durata è fissata pari a 4 anni, coerentemente a quanto previsto dall'articolo 704 del codice della navigazione; qualora specificamente previsto dagli atti	<i>Periodo tariffario</i> : periodo di applicazione delle misure previste dal presente atto di regolazione ai fini della definizione della dinamica tariffaria, la cui durata è fissata pari a 4 anni, coerentemente a quanto previsto dall'articolo 704 del codice della navigazione; qualora specificamente previsto dagli atti	Si rimanda alla Premessa.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		convenzionali sottoscritti da ENAC con il gestore aeroportuale, la durata del periodo tariffario è fissata pari a 5 anni	convenzionali, ovvero contrattuali sottoscritti da ENAC con il gestore aeroportuale, la durata del periodo tariffario è fissata pari a 5 anni	
Parte I.1 Definizioni	26	<i>Piano Finanziario Regolatorio (PFR):</i> modello unificato di pianificazione regolatoria e di costruzione tariffaria che il gestore, sulla base del template adottato dall'Autorità, (i) redige prima della scadenza del periodo tariffario ai fini della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, sulla base della struttura tariffaria adottata per i corrispettivi regolati 4; (ii) aggiorna annualmente, ai fini del monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti.		La non disponibilità del Piano Finanziario Regolatorio (PFR) nell'ambito dell'Allegato A rende impossibile formulare osservazioni in merito. Si reputa che il PFR debba essere sottoposto a consultazione anticipatamente alla chiusura del procedimento per poterne cogliere e segnalare le eventuali criticità
Parte I.1 Definizioni	36	<i>Sistema aeroportuale:</i> gruppo di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'articolo 74 del d.l. 1/2012, in riferimento al quale l'Autorità di vigilanza può consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente, nel rispetto della normativa europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei	<i>Sistema aeroportuale:</i> gruppo di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'articolo 74 del d.l. 1/2012, in riferimento al quale l'Autorità di vigilanza può consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente, nel rispetto della normativa europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei	Il richiamo all'art. 77 è irrilevante ai fini della definizione di Sistema aeroportuale, alla luce del fatto che il Modello A esplicita chiaramente gli obblighi di trasparenza richiesti.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.	trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze; purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.	
Parte I.1 Definizioni	37	<i>Stagione IATA</i> : periodo di riferimento per la programmazione del traffico aereo. Ogni anno la stagione estiva (<i>summer season</i>) inizia con l'introduzione dell'ora legale nei paesi dell'Unione europea (ultima domenica di marzo), la stagione invernale (<i>winter season</i>) con il ripristino dell'ora solare (ultima domenica di ottobre).		Da valutare se la formulazione adottata sia valida anche in previsione della modifica del regime dell'ora legale nei Paesi dell'Unione Europea
Parte I.1 Definizioni	40	Valore di subentro: valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, per le quali il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo, da parte del subentrante, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, come risultante dalla Contabilità regolatoria alla data dell'anno in cui termina la concessione.		SEA richiede che venga esplicitamente richiamata la norma di legge (art. 703 del Codice della Navigazione), ovvero riportare esattamente la formulazione ivi contenuta.
Parte I.2	3	Ai sensi dell'articolo 10 della legge 3		Si rimanda alla Premessa.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Ambito di applicazione		maggio 2019, n. 37, per i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, si applicano le disposizioni di cui al presente atto di regolazione.		
Misura 2.4.1	1	A pubblicazione intervenuta della notifica sul sito web istituzionale dell'Autorità, il gestore provvede, alla data programmata, ad aprire sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali la procedura di consultazione degli utenti interessati, intendendosi per tali sia quelli già operativi sullo scalo sia quelli che, alla data di pubblicazione della notifica da parte dell'Autorità, abbiano già formalizzato attività volativa sull'aeroporto a partire dal primo anno del periodo tariffario oggetto di consultazione.		La formulazione proposta sembra molto generica. Si richiede che venga chiarito in che modo e in quali tempi gli utenti debbano formalizzare ai gestori la futura attività volativa sullo scalo.
Misura 2.4.1	2	Il gestore provvede pertanto a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata (di seguito anche: PEC), all'Autorità, agli utenti dell'aeroporto ed alle loro associazioni	Il gestore provvede pertanto a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata (di seguito anche: PEC), all'Autorità, al Comitato utenti ed alle associazioni di categoria, che si faranno carico di	Per aeroporti di grandi dimensioni che accolgono centinaia di Compagnie aeree ogni anno, alcune delle quali rappresentate da operatori che svolgono anche le attività amministrative, è impossibile recuperare tutti gli indirizzi e-mail. Si propone che il Comitato utenti si faccia carico di tale comunicazione.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			informare tempestivamente i propri associati.	
Misura 2.4.2	8	... escludendo dal computo gli utenti per i quali risulti, con evidenza documentale , per le stagioni IATA successive a quelle citate, la conclusione dell'operatività sullo scalo		La formulazione proposta sembra molto generica. Si richiede che venga chiarito quale debba essere l'evidenza documentale richiesta.
Misura 2.4.2	6-10			Si richiede che venga precisato che sia il quorum partecipativo (punto 9), sia quello deliberativo (punto 10) si riferiscono solo ai soggetti muniti di delega.
Misura 2.4.2	12	...La mancata sottoscrizione dei verbali entro tale termine, da parte di un soggetto partecipante, è considerata implicita approvazione della posizione da questi espressa in audizione....	...La mancata sottoscrizione dei verbali entro tale termine, da parte di un soggetto partecipante, è considerata implicita approvazione della posizione da questi espressa in audizione, come riportata nel verbale....	
Misura 2.4.2	13	L'utente che non ha partecipato, od avendo partecipato non ha formulato osservazioni o espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la risoluzione della controversia avverso la proposta definitiva dal gestore adottata nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello A.	L'utente che non ha partecipato od avendo partecipato risulti privo di delega, o, pur munito di delega non ha formulato osservazioni o espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la risoluzione della controversia avverso la proposta definitiva dal gestore adottata nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello A.	

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 3.1.1	2 f)	Ogni anno, entro la fine del mese di ottobre , l'Autorità si impegna a rendere disponibile, su motivata istanza da parte del gestore che intende avviare la fase di consultazione , il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza X^* e dell'indicatore di produttività X_t , calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del dataset alimentato tramite i report di contabilità regolatoria di cui alla Parte V.2, da utilizzare per la revisione dei diritti aeroportuali e validi per l'intero periodo tariffario;	Ogni anno, entro la fine del mese di ottobre , l'Autorità si impegna a rendere disponibile, su motivata istanza da parte del al gestore che intende avviare la fase di consultazione , il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza X^* e dell'indicatore di produttività X_t , calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del dataset alimentato tramite i report di contabilità regolatoria di cui alla Parte V.2, da utilizzare per la revisione dei diritti aeroportuali e validi per l'intero periodo tariffario	<p>Le tempistiche non sembrano chiare. Si ipotizza di seguito, ripercorrendolo temporalmente al contrario, l'iter che un gestore dovrebbe seguire per dare avvio alla fase di consultazione</p> <p>avvio consultazioni: entro fine agosto (120 gg da inizio nuove tariffe – Misura 2.2)</p> <p>istanza a Autorità e invio documentazione completa: entro metà luglio (14 gg prima – Misura 2.3)</p> <p>Richiesta indicatore X^* a Autorità: entro fine giugno (15 gg prima – Misura 3.1.1)</p> <p>Non si comprende come sia possibile che l'Autorità metta a disposizione l'indicatore X^* entro fine ottobre.</p> <p>Si reputa che i gestori che intendano avviare la fase di consultazione possano richiedere il valore dell'indicatore X^* senza necessità di motivare l'istanza.</p>
Misura 3.1.2	4	Annualmente, il gestore presenta all'utenza e all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai punti da 1 a 3.	Annualmente, il gestore presenta all'utenza e all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai punti da 1 a 3 .	<p>Si ritiene ragionevole aggiornare annualmente gli utenti dell'andamento del traffico e delle previsioni per il periodo tariffario.</p> <p>Si reputa tuttavia eccessivamente oneroso farlo con le medesime modalità esposte per la definizione del Piano traffico all'inizio del periodo regolatorio (relazione, analisi delle fonti, ecc.). Tenuto conto che le nuove previsioni di traffico non sembrano avere alcun impatto nella definizione dei diritti, si ritiene che una relazione in forma semplificata sarebbe comunque accettabile.</p>
Misura 3.1.3	9	Il Piano darà evidenza degli investimenti, tra quelli programmati,		Non sono chiari gli incentivi o il prefinanziamento di cui si parla.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		per i quali vengono prospettati dal gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.		
Misura 3.1.4	2 f)	informazioni di benchmark con riferimento agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.		I <i>benchmark</i> richiesti sono di difficilissimo reperimento. Si richiedono chiarimenti circa le fonti dei <i>benchmark</i> a cui l'Autorità si riferisce. Si ricorda che i programmi di scambio di informazione utilizzati a livello internazionale da alcune società di gestione sono limitati da vicoli di riservatezza.
Misura 3.2	1 j)	consistenza dell'organico all'Anno base, in termini di FTE (<i>full-time equivalent</i>), evidenziando il numero di unità impiegate a tempo determinato e quelle a tempo indeterminato, nonché adeguate informazioni su eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario.		Non è chiaro se le variazioni della pianta organica richieste siano solo quelle legate a nuovi investimenti / provvedimenti normativi o debbano comprendere anche la crescita ad organico riconducibile ad altre fattispecie. La variazione dell'organico può normalmente derivare dall'incremento del traffico, ovvero da iniziative finalizzate a migliorare la qualità del servizio offerto (p.e. si pensi all'organico incrementale necessario per ridurre i tempi di attesa per i servizi di sicurezza).
Misura 5.1	2	A partire dal primo anno del periodo tariffario, il gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente (e quindi di norma entro il 1° ottobre di ciascuna annualità del periodo tariffario), il Documento informativo annuale...		Il termine indicato (90 giorni prima della prevista entrata in vigore dei diritti) non sembra in linea con le previsioni della Direttiva 2009/12/CE: in particolare l'art. 6, comma 2 della Direttiva prevede che <i>"il gestore aeroportuale sottopone agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali al più tardi quattro mesi prima della sua entrata in vigore"</i> .

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 5.3	1-4	<p>il gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, entro il 1° ottobre di ciascun anno del periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa si sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante lo stato rilevato al 31 agosto degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal Piano degli interventi del Periodo tariffario ed i costi operativi ad essi associati</p> <p>...</p> <p>Nella medesima dichiarazione deve essere documentato lo stato degli adempimenti ed i costi operativi ad essi associati che, sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno</p>	<p>il gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, entro il 1° ottobre di ciascun anno del periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa si sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante lo stato rilevato al 31 agosto degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal Piano degli interventi del Periodo tariffario ed i costi operativi ad essi associati</p> <p>...</p> <p>Nella medesima dichiarazione deve essere documentato lo stato degli adempimenti ed i costi operativi ad essi associati che, sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno</p>	<p>Si richiede di eliminare l'obbligo di fornire i dati al 31 agosto nelle dichiarazioni dei Gestori riferite all'attestazione degli investimenti e delle discontinuità di costo legate a nuove disposizioni normative/regolamentari.</p> <p>Si ritiene che tanto la firma del legale rappresentante nella dichiarazione dei valori di stima a fine anno, quanto le previsioni di calcolo del conguaglio delle eventuali differenze riportate sia nel successivo punto 6 della medesima misura, sia nella misura 25, siano sufficientemente tutelanti per gli Utenti che i Gestori non potranno appropriarsi di importi non dovuti perché legati a stime imprecise.</p> <p>L'eliminazione di tale obbligo offrirebbe ai Gestori la possibilità di essere più flessibili nei tempi per la determinazione dei corrispettivi per l'anno successivo (per come è esposta la formulazione odierna questa potrebbe avvenire nel solo mese di settembre).</p> <p>In subordine alla eliminazione dell'obbligo sopra descritto si richiede di sostituire la data del 31 agosto con quella del 30 giugno.</p>
Misura 7	1. c) d)	<p>competenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;</p> <p>imputazione al conto economico: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono</p>		<p>Con riferimento alla competenza economica si suggerisce che, laddove emergessero divergenze nella definizione dell'esercizio di competenza nelle interpretazioni dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, ovvero di quelli nazionali, queste saranno recepite tra le rettifiche proposte alla Misura 9.</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza, fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità di seguito illustrati		
Misura 7	1. e)	separatezza: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;		La formulazione proposta non è chiara. Si richiedono chiarimenti circa il principio di separatezza citato
Misura 7	1. g)	verificabilità dei dati: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Parte V, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio o del bilancio consolidato, in caso di presenza di attività svolte da società controllate o collegate.	verificabilità dei dati: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Parte V, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio o del bilancio consolidato, in caso di presenza di attività svolte da società controllate o collegate.	Le società collegate sono a tutti gli effetti parti terze, nei confronti delle quali i gestori non esercitano attività di controllo e coordinamento.
Misura 8	1. a)	attività aeroportuali, a loro volta ripartite per ciascuna delle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale, di cui alla Parte IV ;	attività aeroportuali, a loro volta ripartite per ciascuna delle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale, di cui alla Parte IV Parte V ;	Apparentemente trattasi di refuso. La Parte IV disciplina il trattamento di reti e sistemi aeroportuali, la Parte V disciplina la Contabilità Regolatoria. Si chiede conferma che si tratti effettivamente della Parte V.
Misura 8	1. b) – nota 15	attività accessorie (svolte direttamente dal gestore aeroportuale o da società ad esso collegate o controllate)	attività accessorie (svolte direttamente dal gestore aeroportuale o da società ad esso collegate o controllate) e incluse nel perimetro di consolidamento.	Si richiede l'esclusione delle società collegate, in quanto queste non sono consolidate nel bilancio d'esercizio. L'inclusione tra le attività accessorie delle attività svolte da società collegate richiederebbe di utilizzare i dati contabili e di impostare sistemi di contabilità regolatorie sui bilanci di

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				società diverse dal Gestore. Inoltre, laddove la società collegata fosse un altro Gestore aeroportuale, le attività accessorie di quest'ultimo sarebbero computate due volte (da entrambi i gestori).
Misura 9	2	Il gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format di cui alla Parte IV.	Il gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare questi ultimi i prospetti di bilancio con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format di cui alla Parte IV Parte V	<p>La misura è ingiustificatamente gravosa ed estremamente onerosa per i Gestori (quali SEA) che adottano i principi contabili internazionali IAS/IFRS.</p> <p>Innanzitutto, si sottolinea che l'utilizzo dei principi contabili internazionali IAS/IFRS è non solo consentito dal nostro ordinamento, ma è addirittura obbligatorio per alcune società come SEA (società quotate o Enti di Interesse Pubblico).</p> <p>In secondo luogo si ritiene che tale obbligo sia assolutamente sproporzionato rispetto ai contenuti informativi della contabilità regolatoria. La riclassifica dei prospetti di bilancio sulla base degli schemi dei principi contabili nazionali riportati nel Codice Civile dovrebbe riguardare il Conto Economico, lo Stato Patrimoniale e il Rendiconto Finanziario.</p> <p>Una tale misura comporterebbe di fatto la duplicazione di tutti i sistemi di contabilità generale e industriale. Tutte le società di gestione più grandi utilizzano infatti sistemi informatici integrati di contabilità (ERP), che consentono una lettura gestionale dei dati di bilancio: l'adeguamento di sistemi così complessi a visioni alternative a quelle contabili utilizzate dai Gestori che adottano i principi IAS/IFRS comporterebbe sicuramente costi incrementali molto significativi, un <i>effort</i> sproporzionato rispetto al valore aggiunto che tale doppia contabilità porterebbe. La</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>redazione della contabilità regolatoria permette di per sé già di disporre di una lettura omogenea dei bilanci delle diverse società di gestione</p> <p>Si sottolinea che ai fini della redazione della contabilità regolatoria sarebbe sufficiente rettificare i soli elementi del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale inseriti nello schema riportato alla misura 58.3 (si rimanda in proposito alla proposta inserita proprio in tale misura).</p>
Misura 10	2	<p>Il gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format di cui alla Parte IV</p>		Vd. Misura 9.2
Misura 11.2	1. a)	<p>immobilizzazioni materiali ed immateriali, espresse al valore corrente, realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici) e riferibili agli asset oggetto di devoluzione allo Stato al termine del rapporto concessorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al precedente concessionario, ovvero del valore delle opere assentite già</p>	<p>immobilizzazioni materiali ed immateriali, espresse al valore corrente, realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici) e riferibili agli asset oggetto di devoluzione allo Stato al termine del rapporto concessorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al precedente concessionario, ovvero del valore delle opere assentite già</p>	

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		e eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, computate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico economico, anch'esso espresso al valore corrente	e eseguite ovvero acquisite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, computate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico economico, anch'esso espresso al valore corrente	
Misura 11.2	1. a) Nota 16	Ai sensi dell'articolo 15-quinquies del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, che a tal riguardo ha modificato l'articolo 703 del codice della navigazione. Il medesimo articolo 703 del codice della navigazione è stato ulteriormente modificato dal comma 575 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018), al fine di specificare che la corresponsione al concessionario uscente del valore di subentro degli impianti e degli immobili, è dovuta anche nell'ipotesi nella quale gli immobili siano stati acquistati. La l. 205/2017 ha inoltre stabilito la non spettanza al concessionario uscente del rimborso per gli immobili acquisiti e destinati ad attività commerciale, salvo che, in presenza di talune condizioni,		SEA richiede che venga riportato il testo di legge (art. 703 del Codice della Navigazione).

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		l'acquisto sia stato autorizzato dall'ENAC.		
Misura 11.2	1. b)	i debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità regolatoria, al netto dei costi per il personale;	i debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, attività di incentivazione, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità regolatoria, al netto dei costi per il personale;	Si segnala che una quota rilevante dei debiti verso fornitori sono riferibili alle attività volative, che costituiscono una porzione significativa dei costi operativi dei Gestori e che dovrebbero quindi ad esse riferirsi.
Misura 13.5.1	1	Il risk free rate (<i>RFR</i>) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi del BTP decennale, rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento all'ultimo dato disponibile.	Il risk free rate (<i>RFR</i>) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti giornalieri lordi del BTP decennale su un periodo di 3 anni , rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento all'ultimo dato disponibile.	Le particolari condizioni dei tassi di mercato post decisione BCE 12 settembre 2019 (rinnovata politica monetaria espansiva in area EU, già anticipata operativamente nella riunione BCE del 6 giugno 2019), determinano una significativa riduzione dei rendimenti lordi del BTP 10y, passati da 2,91% (media BTP 10y 6 giugno 2018 – 6 giugno 2019) a ca. 0,80% (post meeting BCE del 12/9/2019). In tale circostanza considerare la media BTP 10y su un orizzonte temporale di soli 12 mesi, come indicato nella Relazione Illustrativa (punto 4.2.2.2. pagina 16) non costituirebbe una proxy adeguata del RFR, avendo raggiunto quest'ultimo nell'ultimo mese livelli di minimi storici assoluti. Invece “ <i>Si richiama come una media di medio-lungo termine sia più rappresentativa di una media di breve termine, che è eccessivamente influenzata dalla congiuntura economica</i> ”

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p><i>contingente</i>" e che <i>"per la stima del WACC"</i> è preferibile <i>"l'impiego di finestre" più lunghe "che tale finestra temporale può garantire"</i> (fonte AGCOM Annesso 2 del Documento V – delibera n. 348/19/CONS).</p> <p>Data la durata del periodo regolatorio, si potrebbe anche optare per il riconoscimento di un correttivo al rialzo al RFR, calcolato rispetto ai valori dell'anno base per tenere conto delle politiche della BCE, il cui valore andrebbe comunque determinato in funzione delle medie di lungo termine.</p> <p>Quanto evidenziato ai punti precedenti rileva anche ai fini dell'individuazione del costo del debito riconosciuto dal regolatore.</p> <p>In ogni caso è necessario definire precisamente il periodo di calcolo del RFR relativo alle revisioni da avviarsi nel corso dei primi mesi del 2020 (Relazione Illustrativa, punto 4.2.2.2. pagina 16), alla luce degli andamenti BTP 10y benchmark, particolarmente volatili e che risentono degli interventi della BCE di cui al punto i. sopra.</p> <p>Le proposte su indicate consentono di individuare livelli adeguati di RFR, evitando l'introduzione di meccanismi di rivalutazione e adeguamento dei parametri del WACC nel periodo regolatorio, come richiesto nella Relazione Illustrativa (punto 4.2.2.2. pagina 17).</p> <p>Alternativamente si potrebbero considerare meccanismi di rettifica del RFR agli andamenti di mercato, ovvero una <i>mid-period review</i> riferita al medesimo elemento.</p>
Misura 13.5.1	3	La componente relativa all' <i>ERP</i> (equity risk premium) è computata effettuando una media ponderata tra la media aritmetica e media	La componente relativa all' <i>ERP</i> (equity risk premium) è computata effettuando una media ponderata tra la media aritmetica e media	Anche per la definizione dell' <i>ERP</i> è necessario un approccio di lungo termine, che consente di meglio cogliere la correlazione inversa tra il rendimento delle attività prive di rischio e il premio del rischio di mercato, in particolare in fasi volatili dei

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		geometrica riportate dallo studio di Dimson, Marsh e Staunton (DMS), basato sull'approccio delle serie storiche per Italia, anche tenuto conto del valore dell'ERP stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali.	geometrica, applicando pesi non inferiori all'80% per la prima , riportate dallo studio di Dimson, Marsh e Staunton (DMS), basato sull'approccio delle serie storiche, sul periodo 1900-2018 , anche tenuto conto del valore dell'ERP stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali.	rendimenti. Ciò premesso è necessario che l'ERP venga definito prevalentemente sulla base della media aritmetica delle serie storiche DMS, in quanto la media geometrica tende a sottostimare il rendimento reale atteso dal mercato. La proposta di modifica si muove in tal senso, in linea con quanto riconosciuto da altri regolatori italiani, in particolare AGCOM con fattore di ponderazione aritmetica-geometrica 87/13 (Annesso 2 del Documento V – Delibera 348/2019/CONS) e ARERA, con fattore di ponderazione 80/20 (delibera 2 dicembre 2015, 583/2015/R/COM). Tale metodologia conduce ad un livello non inferiore al 6%, in linea con quello riconosciuto da altri regolatori italiani.
Misura 13.6.1	1	[...]è il cosiddetto gearing (g) che misura il rapporto tra il totale dei debiti finanziari a medio-lungo termine (D) ed il totale delle fonti di finanziamento [...]	[...]è il cosiddetto gearing (g) che misura il rapporto tra il totale dei debiti finanziari a medio-lungo termine dell'indebitamento finanziario netto (D) ed il totale delle fonti di finanziamento [...]	Si ritiene che l'indebitamento finanziario utilizzato nel calcolo del gearing debba essere considerato al netto delle disponibilità liquide di cassa, in linea con la prassi di altri regolatori europei di settore.
Misura 13.6.1	2	Il valore dell'indebitamento finanziario (D) è da assumersi, in coerenza con quanto previsto dalle altre autorità di regolazione nazionali e seguendo la prassi internazionale, sulla base dell'indebitamento lordo annuale medio	Il valore dell'indebitamento finanziario (D) è da assumersi, in coerenza con quanto previsto dalle altre autorità di regolazione nazionali e seguendo la prassi internazionale, sulla base dell'indebitamento lordo netto annuale medio	Si ritiene che l'indebitamento finanziario utilizzato nel calcolo del gearing debba essere considerato al netto delle disponibilità liquide di cassa, in linea con la prassi di altri regolatori europei di settore.
Misura 13.6.1	3	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito	La proposta si allinea a quanto riconosciuto da altri regolatori italiani, ed altri regolatori europei di settore, che

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		netto, l'Autorità adotta il gearing definito sui valori nozionali, in funzione della categoria dell'aeroporto. Il gearing applicato è dato dalla media aritmetica dei valori di gearing relativi dei singoli gestori aeroportuali.	netto, l'Autorità adotta il gearing definito sui valori nozionali. Il gearing applicato è dato dalla media aritmetica degli ultimi 3 anni dei valori di gearing relativi dei singoli gestori aeroportuali, rappresentati da aeroporti comparabili coerentemente con la stima del beta di cui al punto 13.6.3. I dati per il calcolo del gearing sono i valori di libro per la componente di debito al netto della liquidità e i valori di mercato per la componente Equity.	individuano il benchmark per il <i>gearing</i> in un panel di comparabili utilizzati anche per il calcolo del Beta (vd. Misura 13.6.3 per proposte sul panel di comparabili). Il periodo di calcolo è coerente con la finestra temporale proposta per la stima del Beta. L'utilizzo dei valori di mercato dell'equity è coerente con quanto riconosciuto dai regolatori del settore aeroportuale in Europa.
Misura 13.6.2	1	Per fornire certezza ai gestori ed ai vettori sul metodo di calcolo e su una remunerazione efficiente dell'indebitamento, è determinato un costo del debito nozionale, che viene fissato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i	Per fornire certezza ai gestori ed ai vettori sul metodo di calcolo e su una remunerazione efficiente dell'indebitamento, è determinato un costo del debito nozionale, deve rappresentare le condizioni di accesso al mercato del singolo gestore. A tal fine il costo che viene fissato calcolato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari indebitamento finanziario netto della società di gestione aeroportuale, tenendo conto del costo storico e delle prospettive future di indebitamento in	La proposta di considerare il costo del debito specifico del gestore è in linea con le indicazioni di altri regolatori italiani ed europei di settore A tal proposito si evidenzia che nel settore aeroportuale italiano, ove fosse applicato il concetto di costo nozionale, sarebbe necessario identificare delle categorie ben precise di società comparabili per ciascun aeroporto, in quanto il panorama delle strutture finanziarie delle società di gestione aeroportuale italiane è molto variegato, e non dipende esclusivamente dalle dimensioni degli scali gestiti ma anche dalle caratteristiche dei relativi Gruppi societari di appartenenza e/o dalle singole scelte di politica finanziaria Per tali ragioni, e considerando anche le diverse esigenze dei piani di investimento delle singole società aeroportuali nel corso del periodo regolatorio, è necessario tenere conto

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).	<p style="color: red;">relazione al periodo regolatorio. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni. Si considera l'indebitamento finanziario medio lordo netto di periodo, escludendo eventuali debiti finanziari non maturanti oneri. con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci</p> <p>Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati facendo riferimento, oltre al costo storico degli ultimi 5 anni, anche: (i) alle esigenze di finanziamento prospettiche connesse all'evoluzione del debito della società (comprese quelle derivanti da eventuali operazioni di rifinanziamento ed emissione di strumenti obbligazionari), (ii) alla necessità di ricorrere a strutture finanziarie di lungo termine, in linea con i tempi di realizzazione dei progetti infrastrutturali, (iii) ad eventuali oneri di copertura dei rischi.</p>	<p>anche dei costi attesi di finanziamento futuro</p> <p>Tale metodologia permette di valutare l'effettivo costo finanziario della società, evitando di introdurre meccanismi di rivalutazione e adeguamento dei parametri del WACC nel periodo regolatorio, come richiesto nella Relazione Illustrativa (punto 4.2.2.2. pagina 17).</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), fatto salvo il riconoscimento di un correttivo aggiuntivo per tener conto di eventuali specifiche condizioni di indebitamento della società, anche in relazione a specifici progetti di investimento.	
13.6.3	2	Ai fini del presente Modello A, il β viene stimato ogni anno in base dall'analisi dei coefficienti beta, derivati da un campione, costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti nazionali ed europei (comparables).	Ai fini del presente Modello A, il β viene stimato ogni anno in base dall'analisi dei coefficienti beta, prendendo a riferimento osservazioni settimanali su un periodo di 3 anni , derivati da un campione, costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti nazionali ed europei, i cui titoli devono risultare sufficientemente liquidi e adeguati a rappresentare la struttura del mercato aeronautico di riferimento (comparables). Le stime del beta dovranno essere fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad es., Bloomberg, Thomson Reuters).	La proposta di riferirsi ad un periodo di non meno di 3 anni con osservazioni settimanali è allineata a quanto previsto da altri regolatori italiani ed europei del settore aeroportuale, nonché dalla <i>best practice</i> metodologica: l'analisi effettuata su orizzonti temporali di medio lungo termine (almeno 3 anni) e una frequenza dei rendimenti meno volatile (di quella giornaliera), consente di individuare valori rappresentativi del Beta. A tal proposito l'individuazione del campione di riferimento è essenziale (vd. Misura 13.6.1 punto 3): le società che rispettano i criteri di rappresentatività e liquidità del titolo sono le uniche i cui beta appaiono significativi dal punto di vista statistico e di mercato. Si segnala la circostanza che il campione sarà costituito in misura più che significativa da aeroporti europei caratterizzati da specifiche condizioni di mercato, operativo e finanziario (vd. Misura 13.6.3 punto 8, per proposte su correttivo al Beta).
13.6.3	2	Ai fini del presente Modello A, il β	Ai fini del presente Modello A, il β	La proposta di riferirsi ad un periodo di non meno di 3 anni

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		viene stimato ogni anno in base dall'analisi dei coefficienti beta, derivati da un campione, costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti nazionali ed europei (comparables).	viene stimato ogni anno in base dall'analisi dei coefficienti beta, prendendo a riferimento osservazioni settimanali su un periodo di 3 anni , derivati da un campione, costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti nazionali ed europei (comparables). Le stime del beta dovranno essere fornite da primarie società finanziarie internazionali (p.e., Bloomberg, Thomson Reuters).	con osservazioni settimanali è allineata a quanto previsto da altri regolatori italiani ed europei del settore aeroportuale, nonché dalla <i>best practice</i> metodologica: l'analisi effettuata su orizzonti temporali di medio lungo termine (almeno 3 anni) e una frequenza dei rendimenti meno volatile (di quella giornaliera), consente di individuare valori rappresentativi del Beta. A tal proposito l'individuazione del campione di riferimento è essenziale (vd. Misura 13.6.1 punto 3): le società europee sono le uniche i cui beta appaiono significativi dal punto di vista statistico e di mercato Tuttavia, i modelli di traffico dei principali comparabili, e le loro condizioni di mercato operativo e finanziario, possono non rappresentare in maniera adeguata quelli gestiti dalla società.
13.6.3	8		Considerata la composizione del panel dei comparabili, l'Equity Beta individuato al punto 7 andrà adeguato per tenere conto di specifici fattori di rischio della società, fino ad un controvalore massimo di [0,50]	La correzione dell'equity beta applicato a società italiane si rende opportuna considerando le condizioni specifiche dell'economia italiana rispetto a quelle dei paesi europei in cui operano i comparables. In particolare la crisi economica iniziata nel 2008, e i cui impatti sono ancora evidenti (come indicato anche dalla BCE nella riunione del 12 settembre 2019), ha evidenziato, rafforzandole, le carenze strutturali di alcune economie dell'area Euro, fra cui quella dell'Italia, le cui performance in termini di crescita del PIL, debito pubblico e occupazione sono significativamente peggiori di quelle dei paesi "core" dell'area Euro (che comprendono fra gli altri Germania, Austria, Francia, in cui operano la gran parte dei comparables). Inoltre, la società è soggetta a specifici rischi di mercato, che

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				non troverebbero valorizzazione nell'utilizzo di un Beta equity privo di un ulteriore specifico fattore di correzione, considerando le specificità dei modelli di traffico e di gestione operativa dei comparables Si precisa che la correzione all'equity beta si rende necessaria anche per considerare fattori di rischio attesi nel periodo regolatorio, e non riflessi nell'analisi sui comparables effettuata su dati storici (e.g. Hard Brexit, evoluzione restrittiva regolamentazione tariffaria, crisi di vettori di riferimento).
14	1	L'Autorità può riconoscere, a seguito di specifica e dettagliata istanza, un aumento del tasso di remunerazione per investimenti riferiti a specifici ambiti. Gli ambiti oggetto di valutazione sono riferiti a aspetti di maggiore tutela ambientale rispetto al quadro normativo vigente, nonché alla riduzione di esternalità negative.	L'Autorità può riconoscere riconoscerà , a seguito di specifica e dettagliata istanza, un aumento del tasso di remunerazione per i nuovi investimenti di rilevanza strategica per la società e i suoi stakeholders, connessi anche allo sviluppo della capacità aeroportuale, alla sicurezza, alla qualità, alla tutela ambientale . Gli ambiti oggetto di valutazione sono riferiti a aspetti di maggiore tutela ambientale rispetto al quadro normativo vigente, nonché alla riduzione di esternalità negative. Il rendimento aggiuntivo sui nuovi investimenti, da sommare al WACC ordinario, sarà pertanto applicato	La proposta di meglio specificare l'ambito di applicazione del WACC incrementale deriva dalla necessità di incentivare anche quegli investimenti necessari allo sviluppo della capacità aeroportuale, e all'aumento dei livelli di qualità del servizio e di sicurezza, che, in taluni casi, comportano anche un rischio di costruzione e finanziario oneroso, non immediatamente riflesso nel valore di WACC calcolato nella Misura 13. Inoltre, la previsione di WACC incrementali crescenti per investimenti relativi alla tutela ambientale e alla riduzione delle esternalità negative, è necessaria per incentivare iniziative con caratteristiche che, per loro natura, non si riflettono immediatamente in benefici economico-finanziari per la società di gestione, e che però, comportano ingenti benefici agli utenti aeroportuali e agli stakeholders (e.g. riduzione CO2, footprint, etc.). Si segnala inoltre che tale proposta allineerebbe la regolamentazione aeroportuale a quella di altri regolatori italiani, i quali riconoscono un WACC incrementale su

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>nell'arco del rimanente periodo di durata della concessione, secondo uno schema di valori incentivanti, per diverse categorie di investimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) [●%] per lo sviluppo della capacità b) [●%] per investimenti connessi alla sicurezza, c) [●%] per la qualità, la tutela ambientale e la riduzione di esternalità negative. <p>14.2 - Meccanismo di salvaguardia</p> <p>Sugli investimenti entrati in esercizio prima dell'attuale periodo regolatorio, l'Autorità riconoscerà:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. un meccanismo di completa salvaguardia dei valori incentivanti già riconosciuti <p>un meccanismo di salvaguardia della remunerazione del capitale investito, che tenga conto dei valori di rischio e costo associati ad investimenti di particolare rilievo e impatto economico-finanziario per la società.</p>	<p>specifici investimenti non connessi a tematiche ambientali.</p> <p>La proposta si allinea a quanto riconosciuto da altri regolatori italiani per salvaguardare i WACC incrementali già ottenuti in precedenti periodi regolatori. Inoltre, consente di introdurre il principio già riconosciuto da ART nel settore Autostradale (delibera 79/2019) di remunerazione differenziata a salvaguardia degli investimenti realizzati prima dell'applicazione del nuovo sistema tariffario.</p>
Misura 15				Con riferimento al coefficiente X_t , SEA ritiene che non sia

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				possibile valutare compiutamente la portata dei modelli posti in consultazione senza che sia stato preventivamente fornito dall'Autorità quanto meno un range di valori nel corso della consultazione stessa sui modelli.
Misura 17.2	1	La componente tariffaria di gestione $T_{G,t}$, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, è finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria di cui alla Misura 18, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento di cui alla Misura 15, a far fronte ai costi operativi efficienti, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi sul periodo tariffario, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura aeroportuale, ... nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari.	La componente tariffaria di gestione $T_{G,t}$, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, è finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria di cui alla Misura 18, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento di cui alla Misura 15, a far fronte ai costi operativi efficienti, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi sul periodo tariffario, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura aeroportuale, ... nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari.	Si ritiene non sia necessario dettagliare i costi operativi da efficientare. Si propone che l'ART valuti anche l'esclusione di ulteriori tipologie di costo finalizzati all'individuazione di misure di sostenibilità ambientali, costi aggiuntivi per miglioramenti della qualità del servizio, costi connessi a investimenti in nuove tecnologie, costi destinati alla ricerca. Inoltre, si evidenzia la sussistenza di alcuni costi per loro natura non efficientabili in quanto sottratti al pieno controllo dei gestori aeroportuali (p.e. costi legati alle condizioni climatiche – costi energetici, quali riscaldamento e condizionamento, costi per lo sgombero della neve, ecc). Si richiede che tali costi siano ugualmente esclusi dalla base dei costi efficientabili. La componente tariffaria di gestione include inoltre i costi soggetti all'obiettivo di efficientamento descritto nella misura 15. Tuttavia l'Autorità assume che anche i costi incrementali legati ai nuovi investimenti e persino quelli riconducibili a nuovi provvedimenti normativi e regolamentari siano aprioristicamente inefficienti. Si contesta tale impostazione non motivata e si richiede che i costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari non siano assoggettati, quanto meno nell'ambito del periodo regolatorio in cui emergono, al coefficiente X_t.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				Non si può in ultimo non rilevare che la focalizzazione all'efficientamento indiscriminato di OPEX presente nei modelli possa pregiudicare l'opportunità per i gestori che si attivano a miglioramenti complessivi dell'aeroporto anche attivando costi aggiuntivi delle tipologie indicate in precedenza. Il modello prevede meccanismi incentivanti di alcuni investimenti tramite il superWACC, dovrebbe premiare analoghe iniziative anche per quanto concerne i costi (p.e. un gestore sarà probabilmente incentivato a comprare attrezzature green, ma la possibilità di svolgere il medesimo servizio con attrezzature in leasing lo penalizzerà imponendo un recupero di efficienza).
Misura 17.3	1	... nonché il valore delle opere realizzate in dipendenza del Piano degli interventi aeroportuale approvato da ENAC, inclusivo degli interventi programmati di manutenzione straordinaria.		Si propone che per i Gestori che utilizzano i principi contabili IAS/IFRS gli interventi di manutenzione straordinaria coincidono con l'utilizzo del fondo di ripristino. Si vd. Misura 58.3.
Misura 17.4	2	Il gestore provvede, nel calcolo di detti oneri, a sostituire ai volumi di traffico consuntivati, cui fa riferimento la rispettiva metodologia di calcolo, i volumi di traffico previsti per ciascuna annualità del periodo tariffario dal Documento di consultazione.		Si segnala che, con riferimento al punto 1. iii della misura 17.4, il ricalcolo del contributo al fondo antincendio è ricostruibile solo a condizione di conoscere la quota di traffico (WLU) di un singolo aeroporto rispetto al totale traffico movimentato in Italia.
Misura 17.5	1-2	Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, ex ante, prevedere , per	Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, ex ante, prevedere , per	Si ritiene che la previsione in oggetto debba essere eliminata in quanto il ricalcolo è da ritenersi assorbito dalle previsioni riferite al rischio traffico.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, l'inclusione di poste figurative...</p> <p>... Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo tariffario, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale di cui alla Misura 25.</p>	<p>ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, l'inclusione di poste figurative...</p> <p>... Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo tariffario, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale di cui alla Misura 25.</p>	
Misura 18.1	1	<p>$\Delta C_{igv,t}$ è la quota afferente a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore del livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari</p>		<p>Si ritiene che sia necessario precisare che i costi emergenti legati a sopravvenienze normative e regolamentari sono riferiti a tutti i provvedimenti di questo tipo prevedibili all'avvio delle consultazioni ovvero non sopravvenuti nel corso del periodo regolatorio.</p>
Misura 18.1	1	<p>$C_{G,ab}$ indica il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base</p> <p>C_o indica i costi operativi all'Anno base, come desumibili dai prospetti di contabilità regolatoria</p>	<p>$C_{G,ab}$ indica il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base</p> <p>C_o indica i costi operativi all'Anno base, come desumibili dai prospetti di contabilità regolatoria, ovvero rettificati per normalizzarli, laddove l'anno base presentasse</p>	<p>La rettifica si rende necessaria poiché si ritiene che gli elementi della formula non debbano necessariamente corrispondere al valore derivante dalla contabilità regolatoria, riconciliata con il Bilancio e certificata, ma che possano includere eventuali rettifiche per "normalizzare" i dati contabili, laddove questi risentano di significative e transitorie discontinuità tali da renderli non rappresentativi nel periodo regolatorio.</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			significative discontinuità rispetto a quelle attese nel periodo regolatorio considerato, tali da comprometterne la significatività come anno base di riferimento.	Si pensi, a titolo esemplificativo, alla non rappresentatività dei valori della contabilità regolatoria 2019 a seguito della chiusura per tre mesi dell'aeroporto di Linate e del trasferimento temporaneo dei voli a Malpensa e ad altri aeroporti del Nord Italia.
Misura 18.1	1	q_m indica la quantità di margine derivante dalle attività accessorie allocabile a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore;		Si presume che l'Autorità non intenda fornire un criterio unico per la ripartizione del margine sui diversi diritti
Misura 18.1	1	$V_{m,1-\tau}$ indica il volume medio annuo di produzione relativo a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, calcolabile come media aritmetica dei volumi di produzione previsti ex ante per ogni anno del Periodo tariffario , così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.		<p>Tale misura sottintende che l'Autorità abbia completamente esclusa qualsiasi forma di elasticità dei costi al traffico. Si contesta tale valutazione, soprattutto alla luce delle evidenze esplicitamente illustrate dalla stessa ART nell'Analisi di Impatto della Regolazione (pagg. 28/29), dalle quali emerge chiaramente che i costi unitari dei gestori (aeroporti principali) hanno avuto nel quinquennio 2013-17 una elasticità sostanzialmente pari a 1.</p> <p>In generale è del tutto evidente che esistono costi aeroportuali correlati al traffico (p.e. i costi per le attività di sicurezza devono adeguarsi al crescere dei passeggeri transitati, pena il conseguente formarsi di code; i costi di pulizia e di riscaldamento/condizionamento del Terminal sono legati anche alla numerosità di passeggeri transitanti; ecc.).</p> <p>Si richiede di rivedere la modalità di determinazione della tariffa unitaria della componente di gestione in modo che il complesso dei costi sia rapportato ai volumi previsti per l'Anno Ponte (se non significativamente diversi dall'Anno</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				Base).
Misura 19.1	1	Principi generali: (i) garantire la promozione della concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività, (ii) garantire adeguato accesso alle infrastrutture , (iii) incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori,		Si contesta il principio che la garanzia all'accesso alle infrastrutture sia necessariamente subordinata alla messa a disposizione delle stesse a condizioni di costo (in senso lato, inclusivo del costo del capitale) efficienti inferiori a quelle effettivamente sostenute dal Gestore: la riduzione delle tariffe derivante dall'utilizzo di parte del margine commerciale comporta di fatto la fornitura di un servizio a condizioni inferiori rispetto al costo efficiente sostenuto dai Gestori.
Misura 19.1	2	Il margine (M_{aa}), generato dalle attività accessorie di cui alla Misura 8, lettera b), è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito – fra la somma dei ricavi e dei costi, derivanti da tali attività	Il margine (M_{aa}), generato dalle attività accessorie di cui alla Misura 8, lettera b), è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto a fini regolatori nel periodo, ovvero nei periodi nel quale detto margine si è generato – fra la somma dei ricavi e dei costi, derivanti da tali attività	Nel rinviare a quanto enunciato nella Premessa al presente documento circa la posizione contro l'introduzione di un regime di hybrid till si segnala che la formulazione proposta non specifica a quale tasso di remunerazione ci si riferisca. Si propone di utilizzare il tasso di remunerazione riconosciuto dalle Autorità competenti nel periodo quinquennale preso a riferimento nella stessa misura 19.2.1. SEA ritiene inoltre che al margine M_{aa} come descritto nella Misura debbano essere sottratti anche gli incentivi all'attività volativa.
Misura 19.3	1	$\mu = \mu_0 + 0.4 * (f_1 + f_2)$	$\mu = \mu_0 + 0.4 * (f_1 + f_2)$	Nel rinviare a quanto enunciato nella Premessa al presente documento circa la posizione contro l'introduzione di un regime di <i>hybrid till</i> , SEA chiede di eliminare la componente μ_0 in ragione della sostanziale contraddittorietà di tale elemento rispetto agli obiettivi dichiarati dall'Autorità in termini di ottimizzazione della capacità. Si sottolinea che, se da un lato la formula premia l'utilizzo della pista, implicitamente incentivando lo sviluppo del

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				traffico, dall'altro penalizza la principale leva che i gestori hanno (gli incentivi) per attrarre nuovo traffico sullo scalo.
Misura 19.3	1	$\mu = \mu_0 + 0.4 * (f_1 + f_2)$		Anche con riferimento agli elementi f_1 e f_2 della formula si rileva contraddittorietà negli effetti che tali componenti possono determinare: infatti, la componente f_1 disincentiva gli aeroporti con terminal congestionati, laddove la componente f_2 penalizza bassi livelli di utilizzo della capacità di pista e di terminal.
Misura 19.5	2	Capacità aeroportuale residua		<p>Oltre alle valutazioni più generali rappresentate nel commento alla Misura 19.3, si rappresentano alcune perplessità tecniche con riferimento ai meccanismi di determinazione del fattore f_2 riportato nei modelli. L'Autorità ha individuato come riferimento per il calcolo i valori dei limiti inferiori definiti dalla IATA per il LoS OPTIMUM per i sottosistemi aree check-in, aree controlli di sicurezza e spazi, sulla base della metodologia suggerita dalla IATA. A tal proposito, tuttavia si segnala quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • con riferimento al sotto-sistema aree di check-in il parametro non tiene in considerazione la quota di traffico gestita con modalità non tradizionali (p.e. mediante l'uso di tecnologie SSBD): si tratta di tecnologie già presenti in alcuni aeroporti il cui utilizzo è destinato ad incrementarsi sempre di più nei prossimi anni. Tali modalità impattano direttamente i valori e la rappresentatività di tale parametro, che risulta quindi obsoleto e inadeguato a rappresentare la realtà aeroportuale dei prossimi anni • con riferimento al sotto-sistema gate, si rileva che la determinazione del dato potrebbe essere disomogenea, in quanto la tabella 3.4.5.3 propone due opzioni: lo spazio per

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>passaggeri seduti e quello per passeggeri in piedi: l'Autorità dovrebbe chiarire quale verrebbe utilizzato; inoltre la medesima tabella IATA non riporta il tempo di permanenza nelle aree indicate, elemento necessario per il calcolo del valore: anche in questo caso si richiede che l'Autorità definisca un parametro omogeneo per tutti</p>
Misura 19.5	2	$CP_{maxi}; CP_{ut}$		<p>SEA ricorda che, con riferimento agli aeroporti ad esso soggetto, il Regolamento CE 95/93 e successive modifiche consente ai Vettori di conservare gli slot per la successiva analoga stagione IATA a condizione che questi siano stati utilizzati almeno per l'80% del periodo. Tale previsione consente ai Vettori di non utilizzare fino al 20% della capacità dell'aeroporto senza alcun pregiudizio. Si richiede pertanto di adeguare gli elementi della formula indicati a tali limitazioni.</p>
Misura 22	3	Il gestore adotta inoltre le sub-articolazioni e le esenzioni tariffarie previste dalla normativa vigente .		<p>Non è chiara l'applicazione delle sub-articolazioni richiamate. La misura pare in contrasto con le misure 23 (accorpamento di prestazioni regolate) e 24 (Basket e rimodulazioni tariffarie).</p>
Misura 26	1-2	la sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al gestore, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi,		<p>SEA chiede che tale elemento di penalità venga eliminato. Innanzitutto, occorre ricordare che gli investimenti non realizzati, ovvero il ritardo nella realizzazione degli stessi, comporta una riduzione delle tariffe aeroportuali: i modelli proposti già tutelano l'utenza in tal senso. Inoltre si ritiene che la nuova sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) si sovrapponga ad analoghe previsioni del Contratto di programma stipulato con l'ENAC, per cui si configurerebbe la situazione di una doppia sanzione per la medesima violazione. Si rileva inoltre che l'imputabilità al gestore del ritardo</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				nell'effettuazione degli investimenti presenta elementi di complessità e indeterminazione tali da rendere difficilmente gestibile il processo.
Misura 27.2	2-4	Gli indicatori analitici di qualità sono selezionati dal gestore, d'intesa con ENAC ... Gli indicatori selezionati [] dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla consultazione di cui alla Misura 4		Non è chiaro se la scelta degli indicatori sia il frutto del confronto tra il Gestore e l'ENAC o l'esito di un confronto a tre che include gli utenti. Non è altresì chiaro il seguente aspetto procedurale: poiché la proposta degli indicatori all'avvio della consultazione sarà necessariamente a valle del confronto Gestore-ENAC, non è esplicitato quale processo permetterà di rivedere tale proposta a seguito della consultazione con gli utenti.
Misura 27.3	1	Al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all'attività aeroportuale, gli indicatori ambientali oggetto di monitoraggio rappresentano l'impegno del gestore stesso a migliorare, di anno in anno , l'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali oggetto di affidamento.	Al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all'attività aeroportuale, gli indicatori ambientali oggetto di monitoraggio rappresentano l'impegno del gestore stesso a migliorare, di anno in anno nel periodo regolatorio , l'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali oggetto di affidamento. Detto miglioramento è da intendersi implicitamente soddisfatto anche quando i valori obiettivo dei singoli parametri ambientali rimangono costanti a fronte della crescita del traffico.	Si richiama l'attenzione dell'Autorità che gli impatti ambientali a seguito di interventi/investimenti ambientali potrebbero avere effetti non lineari, per cui sarebbe preferibile che il miglioramento sia definito nel corso del periodo regolatorio, anziché annualmente. Si richiede di specificare che il miglioramento di anno in anno sia implicitamente soddisfatto anche quando i valori obiettivo dei singoli parametri ambientali rimangono costanti in una fase di crescita del traffico.
Misura	5	Gli obiettivi di miglioramento (O_q e		Si reputa non corretto applicare a ciascun indicatore un

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
27.4		O_a) sono fissati – ex ante e per ogni singolo anno – in termini di incremento del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set, rispetto al valore rilevato all'Anno base, tenendo conto dello "stato dell'arte" derivante dalla ricognizione sopra citata		necessario miglioramento numerico annuale, senza tenere conto della possibile crescita del traffico. Si vd. commento a misura 27.3.1.
Misura 27.4	7	Al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti in misura irrilevante possano comportare un complessivo effetto leva, in tali casi il calcolo della percentuale di scostamento verrà effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento		La formulazione sembra suggerire che gli scostamenti debbano essere sempre calcolati come scostamento percentuale rispetto all'Anno Base. Si ritiene che debba essere precisato che nel caso di indicatori già costruiti come valori percentuali, gli scostamenti debbano essere calcolati come semplici differenze (esempio: l'indicatore X passa dall'1% dell'anno base al 2% dell'anno 1: lo scostamento dovrebbe essere 1% e non 100%).
Misura 28		Sostenibilità del rischio traffico		Si osserva che l'Autorità ha eliminato la simmetricità del rischio traffico presente nei precedenti modelli. SEA ritiene che detta previsione debba essere espunta, sulla base del principio imprenditoriale per il quale il Gestore, così come si assume il rischio, dovrebbe anche fruire delle eventuali opportunità. In particolare, si rileva che: <ul style="list-style-type: none"> • le previsioni di traffico e le soglie ad esse relative sono comunicati durante la consultazione con gli utenti (misura 3.1.2), che hanno tutti gli strumenti per evidenziare le loro

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>posizioni (tra cui anche la possibilità di negare l'intesa sulla proposta tariffaria)</p> <ul style="list-style-type: none"> • in ogni caso l'eventuale beneficio per i Gestori sarebbe limitato nel tempo, posto che comunque lo stesso sarebbe circoscritto nell'ambito di un periodo tariffario • la crescita del traffico è comunque normalmente stimolata mediante incentivi, che il presente modello di regolazione già sottopone a trattamento particolarmente penalizzante. <p>SEA reputa che la previsione in argomento debba essere stralciata, poiché disincentivo sviluppo del traffico.</p>
Misura 42		Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie della Rete		SEA conferma le annotazioni circa l'inopportunità di adottare un regime di hybrid till riportate nella prima parte del presente documento e nel commento alle misure del Modello A, ove applicabili.
Misura 43	7	Le "poste figurative di trasferimento" PFTt,i,j qualora di segno negativo dovranno essere previste dal gestore della Rete attraverso, in via prioritaria, l'assorbimento di almeno il 50% dei margini da attività accessorie (di cui alla Misura 19.2) di ogni singolo aeroporto della Rete, e solo subordinatamente in correlazione ad una modifica in aumento dei livelli tariffari definiti a livello di singolo aeroporto.	Le "poste figurative di trasferimento" PFTt,i,j qualora di segno negativo dovranno essere previste dal gestore della Rete attraverso, in via prioritaria, l'assorbimento di almeno il 50% dei margini da attività accessorie (di cui alla Misura 19.2) di ogni singolo aeroporto della Rete, e solo subordinatamente in correlazione ad una modifica in aumento dei livelli tariffari definiti a livello di singolo aeroporto.	<p>Si richiede di eliminare questa previsione, in quanto renderebbe inefficace la facoltà di ripartire gli oneri su più aeroporti prescindendo dai costi ad essi singolarmente allocati.</p> <p>SEA reputa che i gestori di reti/sistemi aeroportuali debbano essere incentivati all'utilizzo efficiente della capacità complessiva degli aeroporti della rete/sistema, tenuto conto anche delle dinamiche di mercato presenti (potere di mercato esercitato dai vettori, competizione con altri gestori). I limiti imposti da tale misura sono, ad avviso di SEA, disincentivanti al perseguimento nel medio periodo di detto obiettivo.</p>
Misura 48		Criteri per valutazione dell'istanza di Sistema aeroportuale		Con riferimento alla definizione di sistema aeroportuale, SEA segnala che:

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<ul style="list-style-type: none"> la definizione del sistema aeroportuale differisce in forma e sostanza da quanto definito alla delibera 48/2017 che si riferisce alla definizione dei bacini del trasporto pubblico (TPL). Ancorché si tratti di una modalità di trasporto differente, si ritiene che la metodologia basata su criteri relativi alla domanda servita invece che a criteri di distanza o tempo, di popolazione, etc. sia maggiormente rispondente alle "esigenze di distribuzione del traffico" di cui al punto c) della Misura 48 della Parte IV in oggetto la definizione del sistema aeroportuale risponde a criteri di concorrenza tra aeroporti e di efficienza economica che hanno una stretta correlazione con il bacino di domanda cui essi rispondono.
Misura 49		Criteri per l'individuazione di Sistema aeroportuale		<p>SEA osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> la matrice ISTAT, cui fa riferimento la nota 33, è del tipo comune – comune. Emerge dunque una questione sul come si possa stabilire l'insieme intersezione tra area del Comune e bacino di influenza dell'aeroporto. Sarebbe conveniente avere una definizione più disaggregata del comune per stabilire la sua quota di appartenenza alla <i>catchment area</i> aeroportuale; e in ogni caso, diventerebbe poco rappresentativo prendere come riferimento un tale indicatore per comuni di ampiezza e complessità come Milano; la stima dei tempi da matrice ISTAT: <ul style="list-style-type: none"> ☒ pare non coerente con gli strumenti che il contesto tecnologico e informativo mette a disposizione con ampia diffusione. Dalla definizione data da ISTAT relativa alla matrice, appare chiaro che si tratta di un

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>valore in cui non si tiene conto della congestione e questo, nella maggior parte dei territori italiani potrebbe essere fuorviante;</p> <p>☒ non è coerente in termini di modalità di accesso all'aeroporto. La stima dei tempi è infatti riferita alla sola modalità su strada, e non tiene conto di eventuali sistemi di TPL spesso più performanti, proprio in presenza di congestione.</p> <p>SEA è disponibile ad un'interlocuzione con l'Autorità per individuare alternative metodologiche più pertinenti alla realtà aeroportuale.</p>
Misura 55	1	Il gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili allegati al presente atto di regolazione , fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo		<p>La delibera non riporta alcuno schema contabile allegato. Non è pertanto possibile fornire indicazioni circa gli oneri riconducibili alla compilazione degli schemi contabili citati, sia con riferimento ai contenuti, sia al termine temporale indicato (entro 30 giorni dalla data di approvazione).</p> <p>Il termine di 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio sembra peraltro in contraddizione con il termine del 30/6 di ogni anno riportato alla misura 57.2. Si richiedono chiarimenti in proposito.</p>
Misura 55	3	Il gestore aeroportuale che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare	Il gestore aeroportuale che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare	Si richiede di modificare il testo in ragione delle motivazioni espresse alla Misura 9 e alla Misura 58.3.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		questi ultimi con gli schemi contabili sopra citati.	questi ultimi con gli schemi contabili sopra citati. è tenuto a rettificare, se dovuto, i valori riportati nel bilancio per renderli coerenti con i principi contabili italiani.	
Misura 55	4	Il gestore aeroportuale che ha rapporti con altre società collegate o controllate redige gli schemi contabili coerentemente col bilancio consolidato oltreché gli schemi contabili di ogni soggetto giuridico.	Il gestore aeroportuale che ha rapporti con altre società collegate o controllate redige gli schemi contabili coerentemente col bilancio consolidato oltreché gli schemi contabili di ogni soggetto giuridico.	<p>SEA richiede di modificare la prescrizione in quanto la reputa estremamente onerosa per i gestori e sostanzialmente poco utile per le finalità della regolazione.</p> <p>Per quanto attiene il riferimento alle società controllate la contabilità regolatoria sviluppata sul bilancio consolidato da garanzia che le poste infragruppo siano integralmente elise, e i ricavi e i costi delle attività aeroportuali, accessorie, di incentivazione e non pertinenti correttamente rappresentate.</p> <p>Con riferimento alla redazione degli schemi di contabilità regolatoria redatti per tutte le società collegate, si rappresenta l'impossibilità di attingere i dati contabili, ripartiti per le linee di attività della contabilità regolatoria, di società diverse dal Gestore e/o del gruppo. I prospetti di contabilità regolatoria dovrebbero concentrarsi sui bilanci delle società di gestione (anche consolidate) e non sui dati contabili di soggetti che potrebbero svolgere gran parte delle proprie attività al di fuori degli aeroporti.</p> <p>SEA ricorda che alcuni gestori adottano il codice di autodisciplina e regolamento parti correlate, che individuano procedure e livelli di controllo che garantiscono la congruità dei contratti con le società collegate ai prezzi di</p>

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				mercato.
Misura 55	5	Gli schemi contabili sono certificati dal soggetto incaricato del controllo contabile del gestore aeroportuale.		<p>Gli schemi contabili, pur non resi pubblici nel corso della presente consultazione, sono descritti nella misura 57.2. I prospetti includono contenuti economico-patrimoniali e parametri "tecnici" (presumibilmente caratteristiche delle infrastrutture aeroportuali), dati di traffico, dati di qualità del servizio, dati di capacità, ecc.</p> <p>La misura prevede che tutti questi elementi siano certificati dal soggetto incaricato del controllo contabile del gestore aeroportuale (società di revisione): si tratterebbe di attività estremamente gravosa, lunga e costosa, soprattutto perché la certificazione dei suddetti dati tecnici/quali-quantitativi non ha precedenti e non è strutturata. La certificazione da parte di un soggetto terzo di tali informazioni tecnico-quantitative appare superflua, considerato che in larga parte alcuni dati sono ricompresi nel Regolamento di scalo, ovvero soggetti alla vigilanza tecnica dell'ENAC (p.e. dati della carta dei servizi, dati di traffico). Stante la possibilità da parte dell'Autorità di richiedere sempre e comunque dati e informazioni alle società di gestione regolate, si ritiene che sia necessario limitare la certificazione ai soli dati economico-patrimoniali e al documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria riportato alla Misura 57.3.</p>
Misura 56.2	5	Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle attività del concessionario, nonché quelle che, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata		La misura, finalizzata ad identificare il criterio per allocare i costi generali (cd. <i>overheads</i>), spese riferibili a tutte le attività svolte dai gestori non diversamente allocabili mediante specifici <i>drivers</i> , sembra ispirarsi al principio di non alterare il profilo dei costi delle diverse attività del gestore.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		evidenza non siano diversamente ripartibili tra le varie attività sulla base di <i>driver</i> pertinenti ed obiettivi (ad es. consistenza del personale addetto a ciascuna attività), sono allocate alle varie attività in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.		<p>Tuttavia, si segnala l'effetto distortivo che tale misura potrebbe determinare qualora detta allocazione fosse applicata anche alla attività di incentivazione all'attività volativa. Gli incentivi sono infatti già una componente economica ascrivibile al complesso delle attività del gestore aeroportuale, poiché l'obiettivo sotteso al riconoscimento di incentivi ai Vettori è lo sviluppo del traffico, che a sua volta conduce ad un incremento sia dei ricavi aeronautici, sia di quelli delle attività accessorie (la stessa Autorità riconosce nella Relazione Illustrativa che: <i>"è stata rilevata una correlazione diretta fra il livello dell'incentivazione all'attività volativa e l'ammontare dei margini correlati alle attività accessorie"</i>).</p> <p>Pertanto, stante che i modelli proposti hanno enucleato i costi riferiti all'incentivazione dell'attività volativa, anziché considerarli pertinenti sia alle attività aeroportuali, sia a quelle accessorie, è necessario comunque evitare che le attività di incentivazione attirino quota dei costi generali alterando il profilo dei costi del gestore.</p> <p>SEA richiede quindi che venga espressamente indicato che il criterio riportato nella Misura 56.2.2 escluda la ripartizione di parte dei costi generali alle attività di incentivazione.</p>
Misura 56.3	2	Rientrano tra le attività accessorie: a) ogni attività fornita dal gestore aeroportuale agli utenti dell'aeroporto, non elencata tra i servizi regolati, quali – di norma – tutte le attività di natura	Rientrano tra le attività accessorie: a) ogni attività fornita dal gestore aeroportuale agli utenti dell'aeroporto, non elencata tra i servizi regolati, quali – di norma – tutte le attività di natura	Si richiede di rettificare la previsione per considerare le numerose fattispecie per le quali non sussista rendita di localizzazione all'interno dei sedimi laddove si manifestino chiare attività in concorrenza a quelle svolte dai Gestori da parte di soggetti terzi svolte in prossimità dei sedimi (p.e. parcheggi, hotel, centri congressi, uffici direzionali,

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		prettamente commerciale; tra esse, al fine della determinazione del margine, sono annoverati i servizi per i quali è configurabile qualsiasi forma di rendita di localizzazione o di monopolio per il gestore aeroportuale, che discende dalla possibilità esclusiva di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi	prettamente commerciale; tra esse, al fine della determinazione del margine, sono annoverati i servizi per i quali è configurabile qualsiasi forma di rendita di localizzazione o di monopolio per il gestore aeroportuale, che discende dalla possibilità esclusiva di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi	magazzini cargo di seconda linea, ecc.).
Misura 57.2	2	I prospetti di contabilità regolatoria sono redatti su supporto informatico editabile, firmato digitalmente, sulla base dei <i>format</i> definiti dall'Autorità, sono resi disponibili entro il 30/6 di ogni anno		Si vedano osservazioni alla Misura 55.1.
Misura 57.2	2	g) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili alle infrastrutture centralizzate e beni di uso esclusivo ("infrastrutture centralizzate, BUE"); h) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili a singoli terminal, qualora oggetto di modulazione tariffaria		In assenza dei format degli schemi contabili è difficile formulare osservazioni specifiche. A mero titolo esemplificativo non è chiaro il livello di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso esclusivo (in che cosa devono differenziarsi rispetto alle informazioni richieste per i diritti aeroportuali o per i corrispettivi di sicurezza), ovvero quali siano le componenti economico-patrimoniali specifiche dei terminal di cui al punto h). Si richiede all'Autorità di sottoporre ad una nuova consultazione sia gli schemi contabili di cui alla Misura

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				57.2, sia i prospetti della contabilità regolatoria alle Misure 58.2 e 58.3.
Misura 57.3	3	Detto documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria è corredato da una <i>“Relazione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria”</i> , redatta da una società di revisione indipendente dal gestore, e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni di cui alla presente Parte IV.	Detto documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria è corredato da una <i>“Relazione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria”</i> , redatta da una società di revisione indipendente dal gestore, e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni di cui alla presente Parte IVV.	Non è chiaro se la società di revisione indipendente debba rilasciare la propria <i>Relazione di verifica</i> con riferimento al solo documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria o al complesso degli schemi contabili riportati alla Misura 55 e alla Misura 57.2. SEA ribadisce la richiesta di limitare la certificazione ai soli dati economico-patrimoniali e al documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria (vd. anche nota alla Misura 55.5).
Misura 57.3	3	f) la dichiarazione che la riconciliazione derivi dal bilancio approvato secondo le norme del codice civile oppure dal prospetto redatto conformemente a quanto stabilito alla II.2 Misura 9;	f) la dichiarazione che la riconciliazione derivi dal bilancio approvato secondo le norme del codice civile oppure dal prospetto redatto conformemente a quanto stabilito alla II.2 Misura 9;	Si richiede di eliminare tale punto in ragione delle considerazioni esposte alla Misura 9 (ingiustificata ed eccessiva onerosità della riconciliazione del bilancio ai principi contabili italiani per i gestori che adottano i principi internazionali IAS/IFRS).
Misura 58.2	1	Centri di costo/ricavo		Non è chiaro se l'elenco riportato debba intendersi come obbligatorio (non modificabile) o sia a titolo esemplificativo. SEA reputa che la struttura delle linee di attività/prodotti della contabilità regolatoria debba essere coerente con la struttura tariffaria approvata (per consentirne il monitoraggio), ovvero con quella della proposta tariffaria. Pertanto, nel caso si sia già provveduto ad accorpamenti mediante i <i>basket</i> tariffari (Misura 24), ovvero qualora si intenda farlo, le attività rappresentate nella contabilità regolatoria dovrebbero rispecchiare tale struttura.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>A titolo di esempio SEA ha accorpato numerose infrastrutture centralizzate nell'ambito dei diritti aeroportuali già dal 2012, mentre applica un unico corrispettivo di sicurezza dal 2016. Tali accorpamenti erano stati in parte richiesti dai Vettori ed in parte autonomamente proposti da SEA, sottoposti e discussi in consultazione e solo successivamente applicati. SEA ritiene quindi che, qualora si tratti di un elenco di fisso non modificabile, che possano essere compilate solo le colonne effettivamente aderenti alla struttura tariffaria utilizzata/proposta, per garantire la confrontabilità e la rappresentatività dei dati (tornando all'esempio precedente, si richiede che venga chiarito di compilare un'unica colonna riferita all'unico corrispettivo di sicurezza applicato).</p>
Misura 58.3	1	Componenti tecnico-economiche		<p>Anche in questo caso si richiede di chiarire se l'elenco proposto sia fisso non modificabile o sia solo un esempio. Con riferimento alle rettifiche dei dati di bilancio per i gestori che adottano i principi contabili internazionali IAS/IFRS proposte nelle note di commento alle Misure 9 e 55, si propongono, a titolo esemplificativo e non esaustivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eliminazione dei ricavi e dei costi per i lavori su beni in concessione (applicazione principio IFRIC 12) • riclassifica incentivi da valori in riduzione dei ricavi a costi (applicazione principio IFRS 15) • rettifica valori leasing tra i costi per godimento beni di terzi (applicazione principio IFRS 16) • riclassifica immobilizzazioni materiali/immateriali (applicazione principio IFRIC 12) • riclassifica utilizzo del fondo di ripristino tra le

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				manutenzioni straordinarie (applicazione principio IFRIC 12)
Misura 59	8	Nell'ambito della rendicontazione annuale da fornire all'Autorità, come riportata nella Parte V, il gestore fornisce a consuntivo il dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, direttamente o indirettamente, sotto forma di contributi, sussidi od ogni altra forma di emolumento.	Nell'ambito della rendicontazione annuale da fornire all'Autorità, come riportata nella Parte V, il gestore fornisce a consuntivo il dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, direttamente o indirettamente, sotto forma di contributi, sussidi od ogni altra forma di emolumento. L'Autorità è tenuta a trattare le informazioni fornite dal gestore ai sensi del presente paragrafo coerentemente con la legislazione in materia di riservatezza commerciale ed industriale.	Stante la riservatezza delle informazioni fornite all'Autorità, si reputa opportuno estendere ad essa i vincoli di riservatezza riportati alla Misura 3.3.2.
Misura 62		Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009		Si rimanda alla Premessa.

Legenda:

- nella colonna **Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato** le parti cancellate si intendono da eliminare
- nella colonna **Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato** le parti **in rosso** si intendono da aggiungere
- nella colonna **Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione** si riportano richieste di chiarimento, osservazioni, motivazioni delle modifiche/proposte

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Allegato A

Le specificità dell'aeroporto di Milano Malpensa

L'apertura di Malpensa 2000 era stata celebrata come l'inizio di un nuovo corso per il trasporto aereo italiano: l'Alitalia avrebbe potuto contare su un nuovo aeroporto *hub* in linea con quello delle compagnie aeree europee concorrenti, elemento portante della strategia di alleanza con il Vettore olandese KLM, e Milano avrebbe avuto un'infrastruttura aeroportuale all'altezza del prestigio internazionale e adeguato alla tradizione imprenditoriale della città.

Il D.M. 46-T del 5 luglio 1996 (c.d. "decreto Burlando 1") aveva esplicitato la volontà politica sottostante all'utilizzo del nuovo aeroporto: tutti i collegamenti di linea e non di linea su rotte intercontinentali e intracomunitarie sarebbero stati effettuati da e per l'aeroporto di Malpensa, laddove l'aeroporto di Linate sarebbe stato utilizzato solo dall'aviazione generale e per la navetta Milano-Roma¹².

I problemi di Malpensa, tuttavia, cominciarono a manifestarsi prima ancora dell'inaugurazione, avvenuta il 25 ottobre 1998: a seguito di un reclamo presentato nel febbraio 1998 dai principali vettori aerei europei (British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System e TAP Air Portugal, ai quali si è successivamente aggiunta Air France), la Commissione vietò l'applicazione delle disposizioni (Decisione del 16 settembre 1998 adottata ai sensi del Regolamento (CEE) n. 2408/92), ritenendole violative del principio di non discriminazione, poiché, non essendo all'epoca ancora state completate le infrastrutture di collegamento della città di Milano all'aeroporto di Malpensa, i vettori comunitari denunciati sarebbero stati discriminati a favore di Alitalia, posto che quest'ultima avrebbe potuto continuare ad alimentare il suo hub di Fiumicino con passeggeri in partenza dall'aeroporto di Linate, mentre gli altri vettori comunitari, costretti ad utilizzare l'aeroporto di Malpensa, non sarebbero stati in grado di raccogliere agevolmente passeggeri dall'area milanese e di alimentare i propri hub con la stessa facilità di Alitalia.

La ripartizione del traffico tra Malpensa e Linate fu oggetto di un lungo contenzioso tra l'Italia e la Commissione Europea. Furono pertanto varati successivi decreti¹³, che progressivamente ampliarono la tipologia di traffico (e i relativi volumi) di stanza a Linate.

La prima vittima del caos normativo sopra descritto fu l'alleanza tra Alitalia e il vettore olandese KLM, che, interruppe il rapporto con la compagnia aerea italiana in ragione soprattutto del limitato utilizzo di Malpensa come *hub*. Con l'abbandono di KLM, Alitalia iniziò il proprio declino, che colpì anche Malpensa.

Nell'ottobre 2007 Alitalia trasferì gran parte dei propri voli a Fiumicino (cd. *de-hubbing*). Il traffico gestito crollò: nel 2007 MXP aveva movimentato 23,7 milioni di passeggeri, nel 2009 MXP chiuse a 17,6 milioni).

¹² Il decreto in parola prevedeva da Linate l'esercizio di voli diretti, senza scali intermedi, da e per Milano, il cui volume annuale di passeggeri fosse stato, nella sua totalità, pari o superiore a 2 milioni nell'anno antecedente la menzionata data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza, ovvero avesse raggiunto una media annuale di 1.750.000 nel triennio precedente.

¹³ (D.M. 57-T del 23 ottobre 1997 - c.d. "decreto Burlando 2"; D.M. del 3 marzo 2000 - c.d. "Bersani 1" e D.M. del 5 gennaio 2001 - c.d. "Bersani bis").

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

All'indomani del *de-hubbing* di Alitalia, che ha comportato il venir meno di 7 milioni di passeggeri in transito, SEA si ritrovò con la necessità di convertire un'infrastruttura progettata per essere un *hub* in un aeroporto *point to point*. L'aeroporto era dotato degli impianti e delle necessarie ridondanze tecniche proprie per la gestione di una peculiare tipologia di traffico (in transito - *transfer*), caratterizzato da punte molto alte (le cd. "onde" dei Vettori che utilizzano un hub), che richiedevano infrastrutture e *layout* particolari.

In tale contesto di aeroporto sovradimensionato, ma per altri aspetti inadeguato, l'unico elemento di "tenuta" per il traffico di Malpensa fu lo svilupparsi della componente low cost, ed in particolare di easyJet. La condizione posta per garantire tale sviluppo, a parziale compensazione delle perdite legate al *de-hubbing*, era stata la messa a disposizione di una infrastruttura dedicata allo stesso Vettore. EasyJet fu quindi accomodato presso la vecchia aerostazione di Malpensa (il Terminal 2), utilizzata in precedenza per gestire il solo traffico charter.

Il Terminal 2 è un'infrastruttura a sé stante, dotata di varchi di sicurezza, impianti di smistamento e riconsegna bagagli e persino strutture *air-side* (piazzale aeromobili) autonomi, distante dal Terminal 1 circa 5 km. L'unico elemento in comune con le restanti strutture aeroportuali è il sistema piste. Le caratteristiche del Terminal 2 e la distanza dal Terminal 1 determinano evidenti diseconomie di scala, sia in termini di costi infrastrutturali duplicati, sia in considerazione dell'inevitabile rigidità nell'utilizzo del personale nelle due strutture, quanto meno nell'ambito dello stesso turno lavorativo.

Alla luce di quanto sopra emerge chiaramente la posizione di debolezza di SEA, che ha subito tanto le scelte politiche (italiane ed europee), che il potere di mercato esercitato dai vettori (sia quelli usciti, sia quelli entrati). Tutto ciò si è tradotto in livelli di costi, produttività ed efficienza sub-ottimali.

SEA ritiene quindi che la determinazione del recupero di efficienza definita nel modello proposto non possa non tenere conto anche di tali elementi.

Le specificità dell'aeroporto di Milano Linate

Dall'altra parte la struttura dell'aeroporto di Linate, che già nella fase di progettazione di Malpensa 2000 si era voluto tenere in operatività per ragioni di carattere politico (lo slogan era che Linate fosse il vero "aeroporto dei milanesi"), si trovò ad accogliere comunque un traffico molto inferiore alla sua reale capacità. Infatti il D.M. del 5 gennaio 2001 (c.d. "Bersani bis") stabilì limiti di destinazione infra-europei e di tipologia di aeromobili da impiegare a Linate. Contestualmente venne deciso di limitare la capacità oraria della pista a 18 movimenti/ora (provvedimento ENAC/Assoclearance), definendo l'assetto del traffico che anche recentemente è stato confermato con limitate modifiche dal D.M. 18 novembre 2016 (cd. decreto Delrio).

Conseguentemente la struttura dell'aeroporto, che aveva gestito fino a 14 milioni di passeggeri nel 1997, si trovò a movimentare un traffico molto inferiore con le stesse infrastrutture ed evidenti diseconomie. Tuttavia, pur gravata dai vincoli normativi sopra descritti, SEA si trova impossibilitata a massimizzare le

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

infrastrutture dell'aeroporto di Linate a causa di ulteriori impedimenti che prescindono dalla volontà del gestore. In particolare, si sottolinea che la normativa¹⁴ sugli *slot* consente al vettore dominante sullo scalo di sotto-utilizzare la già limitata (*ex lege*) capacità della pista.

SEA si trova quindi nella paradossale condizione di subire il potere di mercato dei Vettori, senza alcuna leva per poterlo contrastare, ed essere doppiamente penalizzato per il sotto-utilizzo della pista: in primo luogo non potendo massimizzare la capacità aeroportuale, in secondo luogo in ragione del meccanismo di *hybrid till* proposto nei modelli.

A ciò si aggiunge un'ulteriore peculiarità legata a nuovi, diversi vincoli nell'utilizzo dell'impianto di smistamento bagagli.

L'attuale impianto BHS di Linate è stato rimesso in funzione nel 2001, a seguito dell'incidente dell'8 ottobre 2001 che ha distrutto quello precedentemente utilizzato.

Dopo l'incidente l'ENAC aveva escluso la possibilità di ripristinare l'impianto distrutto per ragioni di *safety*. Fu pertanto deciso di riadattare una precedente struttura (cd. "vecchio BHS"), posizionata in un'area non a rischio, ma più piccola di quella distrutta. Proprio a causa delle dimensioni dell'impianto le attività svolte non erano suscettibili di suddivisione in più aree operative distinte, né consentivano la presenza concomitante e commista di più *handlers*, come fu rilevato dalla ASL di competenza. Per tale motivo fu imposta la presenza di un unico operatore all'interno dell'impianto. L'attività fu affidata in esclusiva all'*handler* principale (SEA Handling, società controllata dal gestore SEA), che svolgeva l'attività di carico dei bagagli sui carrellini per tutti i Vettori, anche quelli con i quali non aveva un contratto specifico di assistenza.

Nel corso del tempo SEA ha valutato più volte la possibilità di realizzare un nuovo impianto che fosse accessibile a più operatori. Tutte le opzioni esaminate, tuttavia, si presentavano chiaramente diseconomiche a causa delle caratteristiche di Linate: non vi erano spazi adeguati per collocare un nuovo impianto nelle aree più adatte (adiacenti al piazzale); contestualmente le caratteristiche del traffico e della capacità di Linate (passeggeri *business*, con pochi bagagli a bordo, tempi di *turn-around* degli aerei molto contenuti, *cap* a 18 movimenti/ora) rendevano impraticabile e insostenibilmente costoso il posizionamento del nuovo impianto in altre aree più remote.

Il servizio è stato quindi assicurato per anni da SEA, attraverso SEA Handling (fino alla sua messa in liquidazione) e successivamente affidato all'*handler* Airport Handling in virtù di appositi accordi di servizio. Nel 2016, l'ENAC ha emesso un provvedimento che ha sancito la gestione del servizio di carico/scarico bagagli da e per il nastro trasportatore in capo a SEA: tale misura si è resa necessaria a seguito dell'impegno preso con la Commissione Europea (nella vertenza relativa ai presunti aiuti di Stato in favore di SEA Handling) di riduzione del perimetro delle attività svolte da Airport Handling, nonché anche alla luce dei rilievi mossi da ENAC in relazione all'assetto operativo dell'impianto BHS.

¹⁴ Il Regolamento CE 95/93 e successive modifiche consente ai Vettori di conservare gli slot per la successiva analoga stagione IATA a condizione che questi siano stati utilizzati almeno per l'80% del periodo (principio cd. *use it or lose it rule*). Tale previsione consente ai Vettori di non utilizzare fino al 20% della capacità dell'aeroporto senza alcun pregiudizio.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Per ENAC la soluzione di affidare a SEA il servizio in parola è quella che ha consentito, nel periodo più breve, il ripristino di una situazione di regolarità sia a vantaggio degli operatori esistenti presso lo scalo di Linate, sia nei confronti degli eventuali futuri operatori. ENAC ha infatti precisato che l'ipotesi del ripristino del precedente spazio destinato all'attività di smistamento bagagli è stata esclusa poiché la realizzazione di un nuovo impianto BHS non avrebbe consentito, nell'immediato, di risolvere la questione legata alla conforme applicazione delle prescrizioni del D. Lgs. 18/99 in termini di liberalizzazione dei servizi e parità di trattamento dei prestatori.

Alla luce di quanto riferito, SEA si trova pertanto "obbligata" a internalizzare un servizio addizionale e a sopportarne i costi, a seguito di:

- un preciso impegno assunto con le istituzioni europee per la chiusura di una vertenza inerente asseriti aiuti di Stato;
- precise indicazioni di ENAC che hanno escluso, almeno nel breve termine, la possibilità di realizzazione di un nuovo impianto.

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con Delibera n. 92/2017

Bibliografia

- Behrens C. e E. Pels (2012), "Intermodal competition in the London–Paris passenger market: High-Speed Rail and air transport", *Journal of Urban Economics*, 71: 278-288.
- Bottasso A., M. Bruno, M. Conti e C. Piga (2017), "Competition, vertical relationship and countervailing power in the UK airport industry", *J. Regul Econ* 52: 37–62.
- Czerny A.I. (2006), "Price-cap regulation of airports: single-till versus dual-till", *J. Regul Econ* 30: 85–97.
- Czerny, A.I. e A. Zhang (2015), "Single-Till Versus Dual-Till Regulation of Airports". *Tinbergen Institute Discussion Paper* 15-049/VIII, disponibile su SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2595566>
- Forsyth P., D. Gillen, J. Muller e H-M. Niemeier (2016), *Airport Competition. The European Experience.*, Oxford, Routledge.
- González-Savignat M. (2004) "Competition in Air Transport: the Case of the High-Speed Train" *Journal of Transport Economics and Policy*, 38: 77-10
- Ivaldi, M., e C. Vibes (2005) "Intermodal and Intramodal Competition in Passenger RailTransport" *Discussion Paper Serie 0265-8003 Centre for Economic Policy Research*, London
- Liebert V. e N. Hans-Martin (2010), "Survey of Empirical Research on the Productivity and Efficiency Measurement of Airports", *Journal of Transport Economics and Policy*, 47: 157–189.
- Littlechild, S. (2018), Regulation and the nature of competition, *Journal of Air Transport Management*, 67: 211-223
- Martín, J.C. e A. Voltes-Dorta. (2011), "The econometric estimation of airports' cost function." *Transportation Research Part B: Methodological*, 45: 112-127.
- McCarthy P. (2014), "US Airport Costs and Production Technology a Translog Cost Function Analysis", *Journal of Transport Economics and Policy*, 48: 427–447.
- Oxera (2017), *The continuing development of airport competition in Europe.*
- Reinhold, A., H.-M. Niemeier, V. Kamp, e J. Muller (2010), "An evaluation of yardstick regulation for European airports", *Journal of Air Transport Management*, 16(2), 74–80.
- Thelle M.H e M. la CourSonne (2018), "Airport competition in Europe", *Journal of Air Transport Management*, 67: 232-240
- Yang H, e A. Zhang (2011), "Price-cap regulation of congested airports", *J Regul Econ*, 39: 293–312.