

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>In generale, in mancanza di una chiara strategia nazionale sul trasporto aereo e gli aeroporti, che avrebbe dovuto essere il prodotto naturale della recente conferenza nazionale organizzata dal MIT, il documento pare essere piuttosto prematuro.</p> <p>Suggerisco a chi ha la responsabilità politica di interrompere il processo di implementazione di questi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, finché il governo nazionale ed il parlamento non avranno elaborato e approvato una strategia nazionale sul trasporto aereo e gli aeroporti.</p> <p>A mio parere, quello che al momento manca non è tanto il contributo da parte dei tecnici, ma la direzione politica.</p> <p>Una volta che si saranno fatte delle scelte strategiche, per consentire o meno la sopravvivenza delle compagnie aeree italiane, per consentire o meno lo sviluppo e la sopravvivenza dei piccoli aeroporti, soltanto a quel punto avrà senso rivedere il presente documento, riaprire una nuova consultazione, approvarne una forma rielaborata per riflettere la strategia nazionale, ed implementarla.</p>
-	-	-	-	<p>In generale, il documento presenta una serie di anglicismi non necessari. Questo è un testo in Italiano, per il pubblico italiano. C'è veramente bisogno di usare "costing", "pricing" e così via?</p> <p>Oltre a essere cittadino italiano sono anche cittadino britannico, per cui ho una certa dimestichezza con l'Inglese, ma se dovessi preparare un documento come quello proposto, cercherei non solo di utilizzare l'Italiano dove l'alternativa Italiana è chiarissima, ma perfino di tradurre la terminologia Inglese creando e proponendo una apposita terminologia italiana. Se non lo fate voi enti pubblici, chi lo dovrebbe fare?</p>
<b>1</b>	1.1	abbiano registrato un traffico superiore a <b>1 milione</b> di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi <b>due anni</b>	abbiano registrato un traffico superiore a <b>5 milioni</b> di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi <b>tre anni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Europa il cambio di regime degli aeroporti, da imprese in avviamento in perdita strutturale che necessitano di investimenti in conto capitale a imprese capaci di generare utili, è intorno ai 5 milioni di passeggeri.</li> </ul> <p>L'Unione Europea lo riconosce apertamente, vedi ad esempio il punto 89 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, C 99, 4 aprile 2014, dove si afferma che soltanto "gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri superiore a 5 milioni sono solitamente redditizi e in grado di coprire tutti i propri costi, tranne in circostanze estremamente eccezionali".</p>

				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Due anni sono pochi per convalidare l'assunto che ci sia effettivamente stato un cambio di regime. Meglio aspettare un altro anno.</li> <li>• In generale il documento andrebbe integralmente rivisto, non soltanto questo specifico punto, e lo spartiacque tra i due regimi portato appunto a 5 milioni di passeggeri sulla media degli ultimi 3 anni.</li> </ul>
<b>1</b>	1.2	abbiano registrato un traffico pari o inferiore a <b>1 milione</b> di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi <b>due anni</b>	abbiano registrato un traffico pari o inferiore a <b>5 milioni</b> di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi <b>tre anni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Europa il cambio di regime degli aeroporti, da imprese in avviamento in perdita strutturale che necessitano di investimenti in conto capitale a imprese capaci di generare utili, è intorno ai 5 milioni di passeggeri. L'Unione Europea lo riconosce apertamente, vedi ad esempio il punto 89 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, C 99, 4 aprile 2014, dove si afferma che soltanto <i>“gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri superiore a 5 milioni sono solitamente redditizi e in grado di coprire tutti i propri costi, tranne in circostanze estremamente eccezionali”</i>.</li> <li>• Due anni sono pochi per convalidare l'assunto che ci sia effettivamente stato un cambio di regime. Meglio aspettare un altro anno.</li> <li>• In generale il documento andrebbe integralmente rivisto, non soltanto questo specifico punto, e lo spartiacque tra i due regimi portato appunto a 5 milioni di passeggeri sulla media degli ultimi 3 anni.</li> </ul>
<b>1.4</b>		Principi Generali ...	Per i diritti aeroportuali viene applicato il regime tariffario di tipo single till.	Il principio generale di determinazione delle tariffe va enunciato tra i principi. La scelta deve necessariamente cadere sul single till, dacché è l'unico modello che si allinea agli interessi degli utenti del trasporto aereo. Gli altri modelli, double till, mixed till, hybrid till, favoriscono tutti un attore specifico del mercato (il gestore aeroportuale), i cui interessi, essendo generalmente monopolista naturale, non si allineano spesso con quelli degli utenti.
<b>1.4</b>		Principi Generali ..	L'obiettivo primario da raggiungere è l'intensificazione della connettività aerea.	Gli obiettivi vanno enunciati tra i principi. Essendo io a favore dell'intensificazione della connettività aerea, mi aspetto che il governo nazionale scelga di incentivarla. In Italia la torta del trasporto aereo è divisa in maniera tale da non permettere di raggiungere il potenziale di connettività del paese (se avessimo l'efficienza del sistema spagnolo, faremmo 330 milioni di pax oggi, invece di 185 milioni). Le fette di torta che vanno ai gestori, come quelle che vanno all'erario e quelle che vanno all'INPS, sono troppo grandi, rispetto alla piccola fetta di torta che finisce alle compagnie aeree. Il risultato sono non solo il mancato sviluppo delle compagnie aeree italiane, ma proprio i loro continui fallimenti, e la necessità da parte dei gestori dei piccoli e medi aeroporti di rimpolpare in qualche maniera la fetta di torta che finisce ai vettori low cost, tramite i cosiddetti investimenti promozionali per lo sviluppo delle rotte (una volta avremmo scritto “comarketing”). Tutto questo si ripercuote sull'intensità della connettività aerea, purtroppo eccessivamente anemica. È arrivata l'ora di mettere i gestori temporaneamente a dieta, dieta che andrebbe estesa, in

			<p>questo caso perennemente, a stato e INPS, e iniziare ad incentivare la sopravvivenza e lo sviluppo delle compagnie aeree.</p> <p>La dieta dei gestori non durerebbe in eterno, perché in 5-10 anni l'intensificazione della connettività aerea alla fine premierebbe anche loro.</p>
13.2	1	Tasso di rendimento sul capitale proprio .. CAPM ..	<p>Per usare una felice definizione del Professor Pablo Fernandez, PricewaterhouseCoopers Professor of Corporate Finance presso la IESE Business School dell'Università della Navarra, <b>“il CAPM è un modello assurdo, le cui assunzioni e predizioni/conclusioni non hanno alcuna base nel mondo reale”</b>. Qui alcuni ottimi paper del citato Prof. Fernandez sulla questione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">CAPM: An Absurd Model.</a></li> <li>• <a href="#">CAPM: The Model and 307 Comments About It</a></li> <li>• <a href="#">Is It Ethical to Teach That Beta and CAPM Explain Something?</a></li> <li>• <a href="#">WACC and CAPM According to Utilities Regulators: Confusions, Errors and Inconsistencies.</a></li> </ul> <p>Raccomando vivamente di leggere attentamente tutti e 4 i paper, in special modo l'ultimo. A me, come a tantissime altre persone in giro per il mondo, il CAPM pare valido più o meno come l'astrologia. Non immaginate la sorpresa che ho avuto quando l'ho visto citato nel documento.</p> <p>Il CAPM tra l'altro è notoriamente una estensione della Modern Portfolio Theory, a sua volta demolita, tra gli altri, dall'altrettanto ottimo Professor Nassim Nicholas Taleb, Distinguished Professor of Risk Engineering, Finance and Risk Engineering presso la , New York University Tandon School of Engineering, nel paper <a href="#">Statistical Consequences of Fat Tails</a>.</p> <p>Tutta la parte sul costing e il pricing va completamente rivista.</p> <p>Suggerisco di riscrivere il documento utilizzando il single till, e di utilizzare metodologie di costing e pricing più semplici e più chiare.</p> <p>Ovviamente il mio punto di vista è che il nuovo modello dovrebbe penalizzare chi non intensifica la connettività aerea, mentre dovrebbe premiare chi ci riesce.</p>
59		Incentivi all'attività volativa	<p>Va inserito un punto, per introdurre la clausola della <b>“compagnia aerea maggiormente favorita”</b>.</p> <p>Sostanzialmente la regolamentazione attuale consente al gestore di incentivare una compagnia e non incentivare altrettanto le altre.</p> <p>Bisogna imporre che gli sconti sui diritti devono essere offerti tal quali a tutte le compagnie, per non distorcere il mercato.</p> <p>Ad esempio, se il gestore di un aeroporto offre un incentivo di 3 Euro sui costi aeroportuali alla compagnia aerea Michaelair, deve estendere lo stesso identico sconto a tutte le rotte di Michaelair, e necessariamente offrire lo stesso identico costo a tutte le altre compagnie aeree che volessero operare rotte dallo stesso aeroporto.</p> <p>Questo per evitare che il mercato venga distorto a favore di Michaelair, che magari fa punto</p>

			<p>punto a basso costo, sfavorendo invece la compagnia Volitalia, che fa hub &amp; spoke, e non riceverá mai lo stesso sconto (e.g. il sistema attuale chiaramente esprime una preferenza per chi fa punto punto, a danno di chi fa hub &amp; spoke). Ovviamente il risultato sarebbe che invece di offrire 3 Euro di sconto soltanto ad una compagnia aerea, il gestore offrirebbe uno sconto inferiore, magari soltanto 30 centesimi, ma a tutte le compagnie aeree.</p>
59		Incentivi all'attività volativa	<p>Va inserito un punto, per imporre ai gestori di aeroporti con un traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri di offrire gli stessi identici sconti anche nei vicini aeroporti con un traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri. Ad esempio, se a Malpensa il gestore offre degli incentivi, il gestore di Malpensa li deve offrire anche a Torino e Genova. Oppure quelli di Napoli vanno offerti tal quali a Salerno, quello di Punta Raisi a Trapani, quelli di Catania a Comiso, quelli di Pisa a Firenze, quelli di Bergamo a Brescia, quelli di Venezia a Trieste e Treviso, quelli di Bari a Brindisi, Taranto e Foggia, e così via. Il punto è che bisogna disincentivare gli aeroporti con un traffico oltre i 5 milioni di passeggeri a cannibalizzare tramite incentivi il potenziale di crescita dei vicini che non hanno raggiunto ancora quel livello di traffico. Ovviamente lo scenario opposto deve essere permesso, e.g. il gestore di Torino o quello di Genova potranno offrire degli incentivi, senza doverli offrire anche a Malpensa.</p>
59		Incentivi all'attività volativa	<p>Un altro punto da inserire è quello riguardante gli incentivi nelle reti aeroportuali. Deve essere assolutamente vietato lo scenario per cui un gestore unico di sistema incentivi i voli in uno dei suoi aeroporti, ma non negli altri, o comunque non con la stessa intensità. Se il gestore degli aeroporti pugliesi incentiva Brindisi, deve incentivare alla stessa identica maniera Taranto e Foggia. Idem per quelli calabresi, se il gestore incentiva Lamezia Terme, deve incentivare alla stessa identica maniera Crotona e Reggio Calabria.</p>
59		Incentivi all'attività volativa	<p>Va inserito un punto per facilitare gli interventi privati per finanziare gli incentivi. Ad esempio, potrebbero essere previsti a livello di bacino aeroportuale degli schemi per acquistare azioni dei gestori, in cambio di detrazioni sulle imposte di soggiorno. Grazie a simili schemi un albergatore potrebbe decidere che piuttosto di pagare ai comuni l'imposta di soggiorno, di utilizzare quelle somme per acquistare azioni dei gestori, con il vincolo che quelle somme venissero utilizzate per comprimere i diritti aeroportuali.</p>