

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
10126 Torino  
Alla cortese attenzione del Presidente  
**Dott. Andrea Camanzi**  
e del  
Responsabile del procedimento  
**Ing. Roberto Piazza**  
e p.c.  
**Dott.ssa Cinzia Rovesti**  
**Dott. Simone Bonafede**

Roma, 26 settembre 2019

Inviato a mezzo pec all'indirizzo: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it);

e p.c. a [r.piazza@autorita-trasporti.it](mailto:r.piazza@autorita-trasporti.it); [c.rovesti@autorita-trasporti.it](mailto:c.rovesti@autorita-trasporti.it); [s.bonafede@autorita-trasporti.it](mailto:s.bonafede@autorita-trasporti.it)

**Oggetto: Rif. Delibera n. 118/2019 – “Consultazione sulla revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata delibera n. 92/2017”; osservazioni di Turkish Airlines Società Anonima – Linee aeree turche**

Spett.le Autorità,

in riferimento alla “Consultazione sulla revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata delibera n. 92/2017” (di seguito anche “**consultazione**”), Turkish Airlines Società Anonima – Linee aeree turche (“**Turkish**” o “**Scrivente**”) intende sottoporre a codesta Autorità le presenti osservazioni volte ad illustrare la propria posizione.

Il presente contributo non costituisce in alcun modo acquiescenza rispetto alla sottoposizione della Scrivente ai poteri regolatori di questa spettabile Autorità<sup>1</sup> e ad eventuali profili di illegittimità degli emanandi provvedimenti, nonché delle disposizioni normative poste a loro fondamento, né ad eventuali soluzioni interpretative adottate dall’Autorità.

\*\*\*

## **I. L’interesse di Turkish ad intervenire in qualità di utente dei gestori aeroportuali**

Turkish è la compagnia aerea di bandiera della Turchia, con sede a Istanbul, e avente sede secondaria in Roma, via Barberini n. 47 (C.A.P. 00187), codice fiscale 00401030580, partita IVA 00881371009. La Scrivente gestisce un totale di 311 aeroporti in Europa, Asia, Africa e nelle Americhe ed è la prima

<sup>1</sup> Difatti, secondo consolidata giurisprudenza, la partecipazione a consultazioni pubbliche preliminari alla regolazione, in qualità di “stake-holders”, non trasforma i vettori aerei in soggetti regolati (cfr. TAR Piemonte, Sez. II, nn. 455/2018, 456/2018, 457/2018, 458/2018, 505/2018, 506/2018, 507/2018, 508/2018, 509/2018, 510/2018, 518/2018, 519/2018, 520/2018, 521/2018, 547/2018, 554/2018).

**E**  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo N. 0011508/2019 del 30/09/2019

compagnia mondiale per numero di aeroporti serviti. L'*hub* principale della compagnia è il nuovo Aeroporto di Istanbul, nel quale sono stati trasferiti, dal 6 aprile 2019, tutti i voli della compagnia già operanti sull'Aeroporto di Istanbul-Atatürk.

Negli anni 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 e 2017, Turkish ha trasportato rispettivamente 17 milioni, 19.7 milioni, 22.6 milioni, 25.1 milioni, 29.1 milioni, 32.7 milioni, 39 milioni, 48 milioni, 54.7 milioni, 61.2, milioni, 62.8 milioni e 68.6 di passeggeri.

Non dovrebbe quindi sorprendere che Turkish ha vinto nel 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 e 2016 il premio Skytrax come miglior compagnia aerea europea. Nel 2023 la Scrivente prevede una crescita di ulteriori 20 milioni di passeggeri annui, grazie all'aumento della flotta.

Per altro verso, per Turkish, il mercato italiano è uno dei principali mercati europei. Questo risultato straordinario è il frutto dei continui investimenti effettuati da Turkish nel mercato italiano, ove sta quindi consolidando la propria presenza nei principali aeroporti nazionali. Nello specifico, Turkish dispone di basi operative presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Napoli Capodichino, Venezia Marco Polo, Catania, Bologna Marconi, Bari-Palese e Pisa.

In considerazione di tale impegno sul mercato italiano, Turkish intende presentare le osservazioni che seguiranno allo schema di Modello pubblicato da Codesta Autorità.

## II. *Executive Summary* delle principali osservazioni presentate

Onde facilitare la lettura del presente contributo, si richiamano in questa sede le principali osservazioni presentate da Turkish al documento sottoposto a consultazione da Codesta Autorità.

Turkish evidenzia sin d'ora che, nell'ambito del suo contributo, non ha presentato osservazioni specifiche in riferimento al proposto Modello B, relativo agli aeroporti con traffico pari od inferiore ad un milione di passeggeri, non utilizzando in Italia, alla data odierna, i servizi di alcuno di tali aeroporti. Pertanto, con riguardo alla Parte III del documento di consultazione, si limita a richiamare quanto argomentato nella sottostante tabella in merito alle Misure di cui alla Parte II del documento, con particolare riferimento ai cambiamenti proposti in materia di procedura di consultazione ed all'applicazione del modello *hybrid till* per quanto concerne il trattamento del margine derivante dalle attività accessorie.

In merito alle singole Misure sottoposte a consultazione, la Scrivente esprime le seguenti osservazioni, precisando che più precise proposte di modifica e più diffuse argomentazioni sono state inserite nella sottostante tabella.

- Relativamente alla **procedura di revisione dei diritti aeroportuali**, Turkish condivide l'impianto della regolazione proposta dall'Autorità, volto a favorire la partecipazione degli utilizzatori delle infrastrutture. Al riguardo, sottopone all'attenzione degli Uffici proposte di modifica dell'allegato A alla Delibera volte a chiarire la possibilità di partecipare telematicamente alle audizioni, nonché ad innalzarne i *quorum* costitutivi e la maggioranza richiesta per il conseguimento dell'intesa.
- Per quanto concerne la **prassi di trasmissione dei nuovi diritti aeroportuali ai soggetti responsabili dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA**, la Scrivente evidenzia che, stante l'attuale diffusione di sistemi di biglietteria alternativi e la sempre più comune abitudine di acquistare i titoli di viaggio direttamente dai siti internet dei vettori, appare ormai necessario modificare la predetta prassi allargando il novero dei destinatari della trasmissione.



- Con riferimento alla procedura di **risoluzione delle controversie**, Turkish richiede l'eliminazione della Misura che condiziona il ricorso all'ART alla presentazione di osservazioni in sede di audizione, non essendo previsto alcun limite ai motivi sottoponibili all'Autorità.
- Con riguardo ai criteri di **determinazione e remunerazione del capitale investito**, la Scrivente condivide l'impianto del documento di consultazione, proponendo modifiche specifiche in materia di fondi per la manutenzione, aliquote di ammortamento, calcolo del *risk free rate*. Turkish propone altresì di eliminare quanto proposto in tema di **WACC Incrementale**, considerando tale Misura una ripetizione di altri costi già considerati altrove.
- Si condivide l'impianto della delibera anche in materia di **pricing**, in particolare con riguardo all'adozione del modello di *Stochastic Frontier* per la valutazione dell'efficienza operativa. Si chiede comunque di garantire la partecipazione degli utenti delle infrastrutture nel procedimento volto a determinare il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento annuo  $X_t$ , vista l'importanza di questo nella dinamica della componente tariffaria di gestione.
- Relativamente al **trattamento del margine derivante dalle attività accessorie**, si condivide l'adozione di un regime di c.d. *hybrid till*, peraltro già impiegato dai maggiori *hub* europei, proponendosi alcune modifiche minori per il calcolo della quota del margine commerciale da trasferire, più diffusamente articolate in tabella.
- In merito alle Misure proposte in materia di **contabilità regolatoria** e **separazione contabile** si insiste affinché Codesta Autorità imponga ai gestori aeroportuali il rigoroso rispetto delle norme vigenti in materia.
- In materia di **incentivi all'attività volativa**, Turkish richiama l'attenzione di Codesta Autorità, per un verso, in ordine al fatto che includere tra gli incentivi anche le iniziative di "*marketing, promozione commerciale e/o turistica*" vada al di là del mandato attribuito all'Autorità ai sensi dell'art. 37, lett. h) del d.l. 201/2011; per l'altro, suddetta inclusione non rispetta i limiti all'individuazione delle attività sovvenzionate come sanciti dalle norme UE in materia di aiuti di Stato al settore aeroportuale.
- Infine, Turkish insiste affinché venga data **applicazione immediata all'art. 73 del d.l. 1/2012** (così come modificato dalla l. 37/2019), che ha individuato l'ART quale autorità competente alla regolazione anche con riferimento ai **contratti di programma** ("Cdp") disciplinati dall'art. 17 co. 34 bis d.l. 78/2009 e, pertanto, **includendovi i contratti degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia** per i quali sono ad oggi in vigore i Cdp stipulati tra ENAC e i relativi gestori aeroportuali. In occasione del presente procedimento, Turkish chiede dunque a Codesta Autorità di avviare un'analisi effettiva dei Cdp degli aeroporti c.d. in deroga **per applicare immediatamente le misure previste nel nuovo Modello** ed evitare una loro applicazione differita che gli Uffici vorrebbero invece far coincidere, come dichiarato nel documento di consultazione, con la scadenza del periodo sotto-tariffario.

\*\*\*

**III. Osservazioni di Turkish sulla revisione dei “Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata 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
2	2.4.1, punto 2	Il gestore provvede pertanto a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata (di seguito 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 PEC), all’Autorità, agli utenti dell’aeroporto ed alle loro associazioni (...) d) della data di svolgimento e degli orari programmati di inizio e conclusione della prima audizione degli utenti <b>e della possibilità di prendervi parte tramite collegamento telematico</b>	La misura è indicata nella Relazione Illustrativa degli Uffici, ma non riportata nel documento di consultazione.
2	2.4.2, punto 3	Al fine di ricercare un’intesa sostanziale, il gestore può convocare audizioni pubbliche supplementari. La data di ciascuna delle audizioni supplementari è definita, comunicata e verbalizzata	Al fine di ricercare un’intesa sostanziale, il gestore può convocare audizioni pubbliche supplementari. La data di ciascuna delle audizioni supplementari è definita,	Considerata l’introduzione di un <i>quorum</i> costitutivo ai fini della valida costituzione di un’audizione (cfr. Misura 2.4.2.9 su cui si v. <i>infra</i> ) ed il nuovo valore assegnato alla mancata partecipazione all’audizione ed alla mancata espressione del voto, si suggerisce di prevedere a carico del gestore l’onere di comunicare direttamente agli interessati la convocazione di



		nell'audizione che la precede	<del>comunicata</del> e verbalizzata nell'audizione che la precede e <b>comunicata agli utenti interessati a mezzo PEC</b>	audizioni supplementari.
2	2.4.2, punto 9	La quota necessaria di partecipanti affinché l'intesa sia ritenuta valida corrisponde al superamento del 15% delle WLU di cui al punto 8. Qualora tale soglia non venga raggiunta, il gestore provvede agli adempimenti di cui alla Misura 4, rappresentando il mancato raggiungimento del quorum costitutivo	La quota necessaria di partecipanti affinché l'intesa sia ritenuta valida corrisponde al superamento del <del>15%</del> <b>30%</b> delle WLU di cui al punto 8. Qualora tale soglia non venga raggiunta, il gestore provvede agli adempimenti di cui alla Misura 4, rappresentando il mancato raggiungimento del quorum costitutivo	Il <i>quorum</i> costitutivo ai fini della validità della costituzione dell'audizione, in percentuale così ridotta, non fornisce adeguate garanzie di partecipazione alle compagnie con minore WLU nell'aeroporto il cui gestore avvii la consultazione. Innalzare tale <i>quorum</i> si rende dunque necessario, tanto più considerando che la possibilità di presentare all'Autorità l'Istanza di risoluzione della controversia di cui alla Misura 4.1.3 punto 1 lett. a) è limitata ai soli utenti che abbiano preso parte alla consultazione.
2	2.4.2, punto 10	La quota necessaria e sufficiente si consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale corrisponde al 50% delle WLU di cui al punto 8 rappresentate in audizione	La quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale corrisponde, <del>di norma, al superamento del</del> <b>al 50% + 1</b> dei valori di rappresentatività di cui al precedente punto 8 <del>rappresentate in audizione</del> . Nel caso in cui un unico Utente dell'aeroporto detenga una quota degli stessi superiore al 50%, l'intesa si considera raggiunta con una quota pari a	Preliminarmente, si esprime consenso per l'espunzione della previsione del "silenzio assenso" di cui al punto 10 della Misura 3.4.2 della delibera n. 92/2017. Tuttavia, si propone di mantenere la formulazione già adottata nell'Allegato A1 della citata delibera in quanto idonea ad assicurare adeguata rappresentatività ai soggetti che non siano intervenuti in audizione. Inoltre, considerata l'eventualità che un utente abbia un WLU pari o superiore al 50% - soprattutto nel caso di aeroporti con traffico compreso fra l'1 e i 3 milioni di passeggeri - si propone di mantenere i <i>quorum</i> di voto già previsti in questi casi dalla delibera n. 92/2017. Si sottolinea che un obbligo di comunicazione diretta delle audizioni supplementari agli interessati, sopra proposto, consentirà a questi ultimi di esprimere il proprio parere nelle



TURKISH AIRLINES

			quella dell'Utente maggiormente rappresentato, incrementata del 10% della quota residua degli Utenti per assicurare un consenso significativo	audizioni successive alla prima.
3	3.1.1, punto 3	Il gestore mette a disposizione degli utenti, unitamente al Documento, la seguente documentazione di supporto: ...	Il gestore mette a disposizione degli utenti, unitamente al Documento, la seguente documentazione di supporto (...) <b>k) nei periodi tariffari successivi al primo, un documento di rendicontazione dell'attività svolta durante il periodo tariffario</b>	Senza richiamare gli obblighi di rendicontazione collegati al <i>profit sharing</i> già previsti dalla delibera n. 92/2017, si ritiene di aggiungere anche in questa sede un obbligo informativo relativo al periodo tariffario immediatamente precedente, consentendo agli utenti di prendere sommaria visione delle modalità d'impiego delle tariffe corrisposte al gestore.
4	4.1.2	In caso di intesa tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, contestualmente alle comunicazioni di cui alla Misura 4.1.1, il gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di	Non si indicano modifiche o integrazioni specifiche.	In riferimento alla richiesta di osservazioni in merito alla prassi di trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA, si osserva che tale prassi, stante la diffusione delle compagnie <i>low-cost</i> , appare ormai anacronistica (cfr. Grubescic et. altri, 2006, "Global distribution Systems and the U.S: Commercial Air Industry"). Detta prassi sembra tanto più inopportuna, considerata l'abitudine ormai diffusa tra i passeggeri di acquistare i biglietti direttamente dal sito delle diverse compagnie aeree. Si suggerisce dunque all'Autorità di prevedere ulteriori destinatari della trasmissione.



TURKISH AIRLINES

		biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio (...)		
6	6.3.1, punto 3	A pena d'inammissibilità l'istanza deve (...) b) essere presentata da soggetto che abbia preso parte alla consultazione e che, in tale sede, abbia espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal gestore aeroportuale	A pena d'inammissibilità l'istanza deve (...) b) essere presentata da soggetto che abbia preso parte alla consultazione <del>e che, in tale sede, abbia espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal gestore aeroportuale</del>	Non essendo previsto che i rilievi presentati in sede di consultazione debbano essere riproposti in sede di istanza per la risoluzione di controversie, si suggerisce di limitare l'inammissibilità dell'istanza ai soli casi di soggetti che non abbiano preso parte alle procedure di consultazione avviate dal gestore.
9	9.1	Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi operativi (articolo 2425 c.c. voci B 6, B 7, B 8, B 9, B 11 e B 14) il gestore fa riferimento alla misura 7 e alla misura 8	Non si indicano modifiche o integrazioni specifiche.	La Relazione Illustrativa, al pt. 4.2.2.1 " <i>Allocazione dei costi operativi e di capitale</i> " segnala che sono stati ritenuti ammissibili nei costi operativi " <i>gli utilizzi dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura aeroportuale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato rispetto al periodo tariffario precedente l'Anno ponte</i> ". Tuttavia tali costi non sono specificamente indicati nelle Misure 7 e 8: si suggerisce dunque di menzionarli esplicitamente. In ogni caso, si esprime preferenza per l'inclusione, tra i costi operativi, dei costi di manutenzione effettivamente sostenuti nel medesimo periodo tariffario, tanto più che gli accantonamenti, di qualsiasi natura, sono esclusi dai costi operativi dalla Misura 9, punto 3 lett. a). Peraltro, i costi di manutenzione ordinaria sono considerati nella determinazione del <i>pricing</i> dei singoli prodotti in quanto inclusi nella metodologia per la definizione degli obiettivi di



TURKISH AIRLINES

				efficientamento di cui all'Annesso 10.
12	12.2, punto 3	Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere argomentate dal gestore, le aliquote da utilizzare a fini tariffari sono quelle riportate nella tabella che segue ( <i>segue tabella</i> ).	<b>Le modifiche da apportare ai alle aliquote di ammortamento sono le seguenti:</b> <b><i>Baggage Handling System:</i></b> da 10 a 7% (in linea con quanto previsto nel precedente modello di regolazione); <b>Autovetture:</b> da 20 a 10% (in linea con ICAO "Airport Economics Manual" pag. 4-17).	Si veda casella a sx.
13	13.5, punto 1 e Relazione Illustrativa	Definizione del <i>Risk Free Rate</i> , pag. 16 della Relazione Illustrativa: "Il risk free rate (rfr) rappresenta il rendimento per un'attività priva di rischio. Non esistendo nella realtà una attività di tale tipo, si considerano come proxy del risk free rate i titoli di Stato. (...) si è scelto di calcolare il rfr con riferimento alla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi	Il risk free rate (rfr) rappresenta il rendimento per un'attività priva di rischio. Non esistendo nella realtà una attività di tale tipo, si considerano come proxy del risk free rate i titoli di Stato. (...) si è scelto di calcolare il rfr con riferimento alla media aritmetica <b>dei rendimenti lordi giornalieri dei BTP decennali emessi dai Paesi della Zona Euro, rilevati dalle diverse Banche Centrali dei rendimenti lordi</b>	Vista la volatilità cui sono stati (anche di recente) sottoposti i titoli di Stato italiani a cagione dei rivolgimenti politici, si ritiene opportuno includere nel calcolo del rfr anche i rendimenti lordi dei titoli di Stato degli altri Paesi della Zona Euro, generalmente caratterizzati da maggiore stabilità.





TURKISH AIRLINES

		disponibili al momento del calcolo.	<del>giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento, per ciascun periodo regolatorio, agli ultimi 12 mesi disponibili al momento del calcolo</del>	
14	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.	Si suggerisce l'eliminazione di tale previsione.	In primo luogo, secondo quanto previsto dalla Misura 11.2 punto 2 lett. b), già rientrano nel CIN dell'anno base <b>“eventuali misure di mitigazione dell'impatto ambientale”</b> . Tale locuzione ricomprende sia gli aspetti di maggiore tutela ambientale che la riduzione delle esternalità negative. Inoltre, né il d.l. 201/2011 né la direttiva 2009/12/CE prevedono la possibilità di riconoscere al gestore un WACC incrementale per investimenti di tutela ambientale o riduzione delle esternalità negative.
15	15.2	Come definito nella Misura 3.1.1, al fine di predisporre il Documento di consultazione per la procedura di revisione dei diritti aeroportuali, il gestore provvede a richiedere all'Autorità, in tempo utile per la fase di consultazione con gli utenti, il valore del coefficiente $X_t$ di incremento della produttività da efficientamento annuo, valido per l'intero periodo tariffario.	Come definito nella Misura 3.1.1, al fine di predisporre il Documento di consultazione per la procedura di revisione dei diritti aeroportuali, il gestore provvede a richiedere all'Autorità, in tempo utile per la fase di consultazione con gli utenti, il valore del coefficiente $X_t$ di incremento della produttività da efficientamento annuo, valido per l'intero periodo tariffario. <b>L'Autorità</b>	Vista l'importanza che il valore di incremento della produttività riveste nella metodologia SFA ai fini del calcolo della componente tariffaria di gestione e tenuto conto del fatto che la scelta della metodologia da applicare ai fini della fissazione della percentuale complessiva di recupero di efficienza è rimessa alla discrezionalità dell'ART, la quale può scegliere se applicare la funzione <i>time invariant</i> o <i>time varying</i> , si suggerisce di coinvolgere gli utenti dell'aeroporto tramite consultazione nella fase di definizione del valore di incremento della produttività. Nello specifico, vista la concreta situazione concorrenziale del mercato italiano della gestione aeroportuale, si condividono le riflessioni di ICCSSAI riportate nella Relazione Illustrativa a



			dà comunicazione della richiesta del gestore agli utenti indicando un termine per la presentazione di osservazioni. L'Autorità tiene conto delle osservazioni presentate dagli utenti nella fissazione il valore del coefficiente $X_t$	pag. 21.
19	19.3, punto 1	Tabella relativa al calcolo del fattore $\mu_0$ in particolare nella parte ove è previsto che nel caso in cui il rapporto tra i costi complessivi di incentivazione e ricavi complessivi da attività aeroportuali sia minore o uguale al 25% il fattore $\mu_0$ sia pari a 0,00.	<b>Si propone di ampliare le "aliquote" del fattore <math>\mu_0</math> contemporaneamente innalzandone l'incidenza. In particolare, si propone un valore inferiore pari al 0.10 ove il rapporto costi/ricavi sia maggiore uguale al 10%, 0.20 tra il 10% e il 25%, 0.30 tra 25% e 40% e 0.40 oltre 40%.</b>	La misura minima del 25% del rapporto tra costi d'incentivazione all'attività volativa e ricavi da attività aeroportuali pare eccessiva ai fini dell'applicazione di un parametro fondamentale nel calcolo dello scomputo dalla tariffa applicabile dal gestore dei proventi derivanti dalle attività accessorie.
19	19.4	Nella parte in cui prevede che il valore limite del rapporto tra i passeggeri annui totali e la superficie complessiva dell'aeroporto sia pari a 500/pax/anno/mq.	Non si propongono modifiche specifiche.	Dalla Relazione illustrativa e da altre esperienze internazionali in materia di trattamento del margine derivante dalle attività accessorie (cfr. il report Oxera "Regulatory regimes at airports: an international comparison") non è dato comprendere quale sia il fondamento di tale valore limite.
24	24.3, lett. c)	Nel caso intenda adottare meccanismi di <i>basket</i> , il gestore in sede di consultazione deve (...) c)	Nel caso intenda adottare meccanismi di <i>basket</i> , il gestore in sede di	Data l'elencazione esaustiva e non esemplificativa contenuta nella Misura 24.2 dei possibili scopi dell'adozione di un <i>basket</i> tariffario, si suggerisce di sottoporre al controllo dell'Autorità



		fornire all’Autorità tutti gli elementi necessari per effettuare un’analisi dell’impatto dell’adozione dei <i>basket</i> di tariffa. In particolare, verranno verificati:...	consultazione deve (...) c) fornire all’Autorità tutti gli elementi necessari per effettuare un’analisi dell’impatto dell’adozione dei <i>basket</i> di tariffa. In particolare, verranno verificati: (...) – <b>la presenza di uno dei fini di cui al precedente punto 2.</b>	anche lo scopo perseguito dal gestore con la proposizione di tale sistema di tariffazione.
27	27.2 e 27.3	Si ritiene che gli scostamenti in negativo rappresentino situazioni che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del gestore – richiedono una maggiore incisività tariffaria. Pertanto, le penalizzazioni derivanti da tali scostamenti in negativo incideranno in misura doppia rispetto ai premi conseguenti a scostamenti in positivo. L’applicazione del sistema si traduce quindi in una variazione tariffaria da applicare in egual misura su ciascuna delle single prestazioni regolate erogate dal gestore, che può assumere un valore variabile da -2% e +1%	Si ritiene che gli scostamenti in negativo rappresentino situazioni che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del gestore – richiedono una maggiore incisività tariffaria. Pertanto, le penalizzazioni derivanti da tali scostamenti in negativo incideranno in misura <del>doppia</del> <b>tripla</b> rispetto ai premi conseguenti a scostamenti in positivo. L’applicazione del sistema si traduce quindi in una variazione tariffaria da applicare in egual misura su ciascuna delle single prestazioni regolate erogate dal	Considerando che le attività necessarie al raggiungimento degli obiettivi – alla cui individuazione, peraltro, provvede lo stesso gestore d’intesa con ENAC - saranno state già remunerate con la fissazione della tariffa all’anno t, si suggerisce di aggravare ulteriormente, nella misura dell’1%, le penalità derivanti dallo scostamento dagli obiettivi sintetici.



TURKISH AIRLINES

			gestore, che può assumere un valore variabile da -2 3% e +1%	
42		Nella parte in cui prevede che il margine derivante dalle attività accessorie sia calcolato con riguardo all'insieme degli aeroporti costituenti la Rete.	<b>Si suggerisce di prevedere che tale margine sia calcolato separatamente con riguardo a ciascun aeroporto costituente la Rete.</b>	Viste le profonde differenze che possono esservi tra i diversi aeroporti di una medesima Rete, quanto al margine derivante dalle attività non regolate – si pensi al traffico passeggeri ed ai rapporti tra superficie destinata ad attività aeroportuali ed a quelle accessorie, tenuto conto del fatto che gli aeroporti della Rete possono trovarsi anche in contesti geografici tra loro molto diversi – si suggerisce di calcolare il margine predetto con riferimento a ciascun sedime. Tanto più che secondo la successiva Misura 43.7 i margini da attività accessorie sono fondamentali per consentire il funzionamento del meccanismo delle poste figurative.
49	49.3	Un aeroporto del Sistema è asservito all'agglomerato urbano, come definito al punto 2 e come individuato al punto 1, se la percentuale di popolazione P% dell'agglomerato urbano ricompresa nel bacino di influenza potenziale entro 90 minuti di viaggio dallo scalo è almeno pari all'85% di quella complessiva dell'agglomerato urbano medesimo	Un aeroporto del Sistema è asservito all'agglomerato urbano, come definito al punto 2 e come individuato al punto 1, se la percentuale di popolazione P% dell'agglomerato urbano ricompresa nel bacino di influenza potenziale entro <del>90</del> <b>60</b> minuti di viaggio dallo scalo è almeno pari all'85% di quella complessiva dell'agglomerato urbano medesimo	La modifica proposta è conforme alla definizione di “ <i>bacino di utenza di un aeroporto</i> ” contenuta al par. 25 punto 12 della Comunicazione della Commissione Europea “Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree” (2014/C 99/03).
56	1	La separazione contabile è lo	La separazione contabile è lo	Turkish condivide l'importanza di una separazione contabile



		<p>strumento necessario per conseguire la trasparenza e la corretta attribuzione ai servizi dei costi della gestione aeroportuale. Il gestore aeroportuale, partendo dalla propria contabilità analitica, procede alla compilazione degli schemi contabili previsti dal presente atto di regolazione, secondo i principi riportati di seguito.</p>	<p>strumento necessario per conseguire la trasparenza e la corretta attribuzione ai servizi dei costi della gestione aeroportuale. <b>Non è ammesso l'utilizzo di dati contabili relativi ad anni precedenti. La modalità di redazione della contabilità analitica da parte del gestore deve essere sempre relativa agli anni cui si applica la tariffa.</b></p> <p>Il gestore aeroportuale, partendo dalla propria contabilità analitica, procede alla compilazione degli schemi contabili previsti dal presente atto di regolazione, secondo i principi riportati di seguito.</p>	<p>necessaria per garantire massima trasparenza e corretta attribuzione dei costi alle compagnie aeree. Nondimeno, si chiede a Codesta Autorità di assicurare il rigoroso rispetto delle modalità di redazione della contabilità analitica da parte del gestore, che dovrebbe essere sempre relativa agli anni cui si applica la tariffa, mentre non dovrebbe essere mai ammesso l'utilizzo di poste contabili relative ad anni precedenti solo perché la contabilità non era stata certificata per gli anni successivi.</p>
56	4	<p>Il gestore è tenuto a fornire all'Autorità, oltre al dettaglio disaggregato di costi e ricavi per centro di fatturazione esistente all'Anno base, l'evidenza dell'ammontare del margine commerciale conseguito all'Anno base dall'esercizio delle attività accessorie.</p>		<p>Risulta certamente positiva la presa d'atto del regolatore in ordine al fatto che i margini commerciali debbano confluire nel computo dei ricavi del gestore a fini regolatori. Turkish, tuttavia, auspica che l'ART voglia destinare tali somme al pagamento <i>pro quota</i> del corrispettivo dei servizi regolamentati piuttosto che destinarle alla riduzione dei costi ammissibili.</p>
59	1 e 8, pt. ii)	<p>Le attività di incentivazione, così</p>	<p>Si suggerisce di eliminare tale</p>	<p>Con riferimento alla definizione di 'fonti', da come si evince</p>



		<p>come delineate alla definizione 6 nella Parte I del presente atto di regolazione, possono includere le iniziative di marketing, promozione commerciale e/o turistica o altre iniziative ad esse assimilabili;</p>	<p>disposizione.</p>	<p>anche dalla Relazione illustrativa<sup>2</sup> alla nuova proposta di Modello, pare emergere un orientamento ingiustificatamente estensivo in ordine alla definizione di ‘incentivi’ che un gestore aeroportuale può erogare ad un utente.</p> <p>Includere tra gli incentivi anche le iniziative di “<i>marketing, promozione commerciale e/o turistica</i>” va al di là del mandato attribuito all’Autorità. Invero, l’art. 37, lett. h) del d.l. 201/2011 limita i poteri di intervento dell’ART alla funzione di autorità indipendente in ottemperanza a quanto previsto nella direttiva 2009/12/CE.</p> <p>Inoltre, tale inclusione contraddice evidentemente una serie di obiettivi fondamentali dell’UE. La Comunicazione della Commissione 2014/C99/03 “<i>Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree</i>” – richiamata espressamente nella proposta di Modello alla Misura 59 punto 8, ii - riconosce al suo punto 5.2. che gli incentivi alle compagnie, ai fini dello sviluppo di nuove rotte, hanno lo scopo di migliorare <u>la mobilità dei cittadini dell’Unione e lo sviluppo di determinate regioni</u>.</p> <p>Pertanto, le attività riportate alla Misura 59 pt. 1, non dovrebbero essere ricomprese nella nozione di incentivi e considerate alla stregua di ‘aiuti’ ai sensi della Comunicazione della Commissione citata, in quanto rientranti nella normale dinamica di mercato di un gestore aeroportuale.</p> <p>Peraltro, va considerato che le compagnie aeree, di norma, non sono disposte ad aprire nuovi collegamenti o comunque mantenere determinate rotte se l’investimento non viene</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>2</sup> Cfr. Relazione illustrativa, pt. 4.6, pag. 46.



TURKISH AIRLINES

				<p>adeguatamente remunerato; pertanto, è normale per un gestore svolgere tali attività di promozione (ad es. campagne pubblicitarie e di co-marketing dove il gestore acquista spazi pubblicitari di pertinenza del vettore) per incentivare certi utenti ad operare sul proprio scalo, senza che però tale attività debbano considerarsi ‘selettive’ – ai sensi della disciplina in materia di aiuti di Stato - rispetto agli altri <i>player</i> operanti nel settore <i>aviation</i>.</p> <p>In conclusione, la Scrivente richiede di non accludere nella nozione di incentivi degli esborsi che in realtà dovrebbero essere considerati versati dal gestore in ottemperanza al test dell’operatore in un’economia di mercato («MEO»)<sup>3</sup> e peraltro compatibili con una serie di obiettivi fondamentali europei quali la garanzia di una effettiva mobilità dei cittadini UE all’interno della Comunità.</p>
62	1, 2, 3	Per gli effetti dell’articolo 73 del d.l. 1/2012, come modificato dall’articolo 10 della l. 37/2019, i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall’articolo 17, comma 34- <i>bis</i> , del d.l. 78/2009, applicano le misure di cui al presente atto di regolazione a partire dalla data di scadenza del vigente sotto-periodo tariffario, nonché in caso di sottoscrizione di atti aggiuntivi	Per gli effetti dell’articolo 73 del d.l. 1/2012, come modificato dall’articolo 10 della l. 37/2019, i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall’articolo 17, comma 34- <i>bis</i> , del d.l. 78/2009, applicano le misure di cui al presente atto di regolazione a partire dalla data di <b>entrata in vigore della delibera di approvazione</b>	<p>Come noto, l’art. 10 della l. 2019, n. 37 ha modificato l’art. 73 del d.l. 1/2012 individuando l’ART quale Autorità competente in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai Cdp degli aeroporti c.d. in deroga e, pertanto, includendovi gli aeroporti di Roma, Milano e Venezia per i quali sono ad oggi in vigore i Cdp stipulati tra ENAC e i relativi gestori aeroportuali.</p> <p>In occasione del presente procedimento, Turkish auspicava che Codesta Autorità avviasse un’analisi effettiva dei Cdp in essere per applicare le nuove misure anche agli aeroporti in deroga, considerato che la novella legislativa è stata indotta dall’apertura della procedura di infrazione n. 2014_4187 nei</p>

<sup>3</sup> Invero, gli accordi di promozione tra aeroporto/compagnia aerea portano, di norma, ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto.



TURKISH AIRLINES

	<p>connessi alle pattuizioni contrattuali assunte. Per tutti i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma di cui all' articolo 17, comma 34-<i>bis</i>, del d.l. 78/2009, l'Autorità provvede, tenuto conto di quanto previsto dalla normativa vigente e considerate le pattuizioni contrattuali disciplinate da detti contratti, ad esercitare le proprie competenze al fine di armonizzare la disciplina tariffaria dei diversi gestori aeroportuali, nell'ottica di garantire la certezza e la stabilità del quadro regolatorio aeroportuale nazionale. Con riferimento al periodo transitorio intercorrente tra la data di pubblicazione sul sito <i>web</i> istituzionale dell'Autorità della delibera di approvazione del presente atto e la data di applicazione di cui al punto 1, l'Autorità svolge le funzioni di vigilanza relativamente a quanto</p>	<p><del>dello stesso.seadenza—del vigente—sotto-periodo tariffario, nonché in caso di sottoscrizione di atti aggiuntivi eonnessi—alle—pattuizioni contrattuali assunte. Per tutti i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma di cui all' articolo 17, comma 34-<i>bis</i>, del d.l. 78/2009, l'Autorità provvede, tenuto conto di quanto previsto dalla normativa vigente e considerate le pattuizioni contrattuali disciplinate da detti contratti, ad esercitare le proprie competenze al fine di armonizzare la disciplina tariffaria dei diversi gestori aeroportuali, nell'ottica di garantire la certezza e la stabilità del quadro regolatorio aeroportuale nazionale. Con riferimento al periodo transitorio intercorrente tra la data di pubblicazione sul sito</del></p>	<p>confronti dell'Italia per il mancato (pieno) recepimento della direttiva 2009/12/CE proprio in relazione al ruolo svolto dall'ENAC e alla perdurante vigenza di Cdp la cui validità è stata prorogata in deroga alla direttiva 2009/12/CE e al citato d.l. n. 201 del 2011.</p> <p>Difatti, alla luce delle disposizioni sopra richiamate, suddetti poteri andrebbero applicati dall'ART fin dalla pubblicazione del presente Modello e non a partire dalla scadenza del periodo sotto-tariffario; ciò in quanto la modifica operata dalla l. 2019, n. 37 – a differenza di quanto sostiene questa Spettabile Autorità secondo cui sono assenti specifiche disposizioni in materia di entrata in vigore del novellato art. 73 - è entrata in vigore dal 26 maggio u.s. e dovrebbe trovare puntuale ed immediata applicazione fin dall'entrata in vigore della delibera di approvazione del nuovo "Modello".</p> <p>Peraltro, a differenza dei Cdp stipulati con altri aeroporti italiani, il Cdp con Aeroporti di Roma S.p.A (AdR) ha una durata pari addirittura a 40 anni, con scadenza nel giugno 2044.</p> <p>Turkish, ritiene infatti che il Cdp di Fiumicino presenti numerose e significative criticità regolamentari che non solo pregiudicano gli utenti ed i consumatori, ma rischiano altresì di compromettere lo sviluppo dello scalo medesimo. Per i suesposti motivi, sarebbe dunque stato auspicabile che la presente consultazione avesse incluso quantomeno la tariffazione di Fiumicino, in considerazione della sua</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





TURKISH AIRLINES

		<p>disposto nei citati contratti di programma, con particolare riferimento alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati e ai correlati obblighi di pubblicazione e comunicazione.</p>	<p><del>web istituzionale dell’Autorità della delibera di approvazione del presente atto e la data di applicazione di cui al punto 1, l’Autorità svolge le funzioni di vigilanza relativamente a quanto disposto nei citati contratti di programma, con particolare riferimento alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati e ai correlati obblighi di pubblicazione e comunicazione.</del></p>	<p>posizione di dominanza<sup>4</sup> nei confronti delle compagnie aeree e, da ultimo, in un’ottica di tutela del consumatore finale su cui vengono di norma ribaltati i maggiori costi. Risultano, infine, del tutto insufficienti e generici i poteri citati alla Misure 62.2 e 62.3, in quanto nel periodo transitorio non permetterebbero all’ART di applicare effettivamente il nuovo Modello tariffario anche ai gestori degli aeroporti in deroga.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>4</sup> Cfr. sul punto A377 - *SEA-Tariffe aeroportuali*, provvedimento n. 16247; A376 - *Aeroporti di Roma-Tariffe aeroportuali*, provvedimento n. 16246; si vedano *ex multis* le più recenti A507 - *Servizio rifornimento carburante avio aeroporto di Bergamo*, provvedimento n. 27089; SP156 - *Save-servizi di handling nell'aeroporto di Venezia*, provvedimento n. 25449 in cui l’AGCM chiarisce puntualmente che “*l’infrastruttura aeroportuale presenta elementi tali da poter essere configurata come monopolio naturale, con correndo a questa qualificazione la sussistenza di elevatissimi costi di investimento e la presenza di rilevanti economie di scala e di diversificazione che determinano una funzione di costi subaddittiva. Sulla base di tale presupposto, le infrastrutture aeroportuali italiane sono state tipicamente affidate ad un unico soggetto, mediante una concessione in esclusiva e sottoposte a puntuale regolazione*” (enfasi aggiunta).

Peraltro, va notato che nel caso A376 *cit.*, la stessa AGCM ha avuto cura di sottolineare come ad AdR – gestore dell’Aeroporto di Fiumicino - sia stata affidata in concessione esclusiva, fino al 2044, la gestione unitaria degli aeroporti di Roma-Fiumicino. In forza di tale concessione, AdR detiene quindi un monopolio legale nella gestione delle infrastrutture aeroportuali di suddetto scalo. Tale tipo di posizione di ADR e la mancata modifica dei Cdp fa sì che quest’ultima continui a fissare corrispettivi ricomprendendo un profitto eccedente alla normale remunerazione dei costi prevista dalla attuale regolamentazione in detrimento della posizione delle compagnie aeree e, da ultimo, dei consumatori finali (e.g. i passeggeri).



**TURKISH AIRLINES**

\*\*\*

Al fine di poter meglio chiarire la propria posizione, Turkish chiede altresì di essere audita in data 9 ottobre p.v. presso la sede di Codesta Autorità.

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.

Mustafa Hakan Yilmaz  
Legale rappresentante *pro tempore*  
Turkish Airlines Linee Aeree Turche