

30 September, 2019

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Dear President Camanzi,

A4E, IATA and IBAR member airlines represent 95% of traffic from/to Italy in 2019. This letter presents the common views of our organizations, which complement the individual views which we or our members may present.

We support the ART's objectives to enhance the transparency and cost relatedness of airport charges and improve the efficiency of airports' operations. The proposed regulatory model is a move in the right direction to ensuring that airport users and ultimately consumers are protected from abuses of market power. We support the authority's efforts to encourage efficient airport operations at the appropriate level of service and to frame the debate on a fair cost of capital.

We would like to provide you with the following comments and observations:

1. Airport market power

Airport charges regulation should protect airlines and their passengers from abuses of market power in the airport market and we welcome measures which would address this within the ART's models. However, we note that the ART is of the view that airports in Italy do not have or use significant market power in the provision of local airport services without providing evidence of this. We are of the view that some airports can still "extract prices and terms that would otherwise not be achieved in a competitive market"¹ and that regulating a market without a thoughtful assessment would be disproportionate and ineffective. In the absence of a meaningful market review, it would equally be inappropriate to argue that airlines hold enough, if any, countervailing power at Italian airports that would justify the ART regulating prices at competitive airports.

We propose that the ART consults on a methodology to regulate airports that hold SMP. Economic consultancy CEG has developed an effective screening methodology which would "provide a reasonably accurate indication of whether or not an individual airport is likely to have SMP"² and we suggest that the ART could adopt such a methodology. As the ART is aware, there is work being done under the auspices of the Thessaloniki Forum on these matters.

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd020190291-exec-summm_en.pdf page 1

² <https://a4e.eu/wp-content/uploads/2018/10/CEG-Airport-Charges-Report-1102018-.pdf>

2. Airport till

Airports should be regulated using the single-till approach. While the ART's proposal to move to a Hybrid-Till approach in 2020 is a first step, we propose that the ART moves to a Single-Till framework in a second stage by 2024.

We note that article 10-IX par. 1a of Law 248/05 requires Italian airports to transfer at least 50% of the commercial profit to the aviation till and we propose therefore that the ART adopts this threshold as a minimum legal commercial contribution to the aviation till within its models.

3. Transparency

We support the proposed transparency measures which could help reduce the inefficiency embedded in airport networks and systems and information asymmetry. Transparency should be limited to information that is not commercially sensitive or confidential for carriers.

4. Investments

We support efficient, demand-led, cost-effective and fit-for-purpose investments. We note that according to article 36 par. 2a of Decree Law 1/2012 ART has an institutional role in ensuring efficient and effective investments plans. We consider that the proposed model could be improved to include provisions for effective consultation on investments with the ART and airport users, which could be linked to the ART's proactive approach to achieving efficient operating costs. For example, a modular investment plan (e.g. just-in-time modules), driven by carriers' demand and based on a consulted master plan, would reduce an airport's risks and satisfy the comfort and service quality of passengers and carriers alike in line with traffic developments.

5. Efficiency

We support ART's proposal to set clear and achievable efficiency targets for airports. The SFA methodology and metrics used to measure airport performance should ensure that performance is measured against a basket of efficient airports, which could also include comparable international airports.

The operational efficiency of regulated airports should only be compared against best-in class peers which may include airports outside Italy. KPIs should be set against achievable performance targets and airports should commit to implement efficiency plans. Airports would be incentivized to perform above target if, within the 4-year regulatory periods, they could retain the returns driven by outperformance and additional efficiency.

Under a hybrid or dual till system, the ART needs to monitor that efficiency savings are not used to cross-subsidize the commercial till.

6. Cost of capital (WACC)

We support ART's proposal to outline the methodology for setting the WACC in the regulatory model without setting all of the parameters upfront. We propose, as set out in the Thessaloniki Forum Guidelines, that all parameters are consulted on. A selection of comparable airports for estimating the equity beta should also be annually consulted on.

7. Airports subject to a special concession agreement (Law Decree 78/2009)

We support ART's commitment to apply the proposed framework to all airports, including airports that are subject to a special concession agreement, under article 17, comma 34-bis of Law Decree 78/2009. However, we note that due to the letter of the agreement, Rome airports (FCO/CIA) may be the only airports that will not use the proposed regulatory framework (e.g. hybrid till, efficiency and WACC).. We look forward to receiving ART's views on how the regulatory framework can be applied to all Italian airports with an SMP , without exception.

We attach to this submission a review of ART's key proposals (Regulated airports, Stochastic Frontier Analysis and Commercial Margin) by Professors Bottasio, Conti, Iozzi and Comandini of University Rome 'Tor Vergata' and Genova which we request the ART considers as part of our submission [annex E].


We hope our comments in the attached documents will permit the model to be adapted to serve as a strong example to other countries in Europe and Internationally and look forward to exchanging with the Authority regarding the details of our recommendations.

Yours sincerely,

A4E


Thomas Reynaert
Managing Director

IATA


Adam Rudny
Assistant Director Global
Airport Performance

IBAR


Benito Negrini
Presidente

TRADUZIONE DI CORTESIA

1 Commenti su aspetti chiave del Modello ART proposto

1.1 Il potere di mercato e la sua identificazione

1.1.1 Potere di mercato dell' Aeroporto

Il Forum di Thessaloniki dei regolatori Europei competenti per i diritti aeroportuali ha convenuto che una valutazione adeguata del potere di mercato degli aeroporti dovrebbe essere fatta prima che siano stabiliti obblighi normativi o rimedi ex ante. Il quadro normativo dovrebbe garantire che solo gli aeroporti monopolistici siano regolati, da ciò potrebbero scaturire servizi aeroportuali efficienti e accessibili che consentono ai cittadini l'accesso al diritto di viaggiare a prezzi accessibili. L'uso di soglie di traffico arbitrarie per la regolazione degli aeroporti comporta il rischio che aeroporti de facto monopolistici non siano adeguatamente regolati e che gli aeroporti concorrenti, attraverso l'imposizione di processi gravosi e inutilmente complessi, siano soggetti a regolamentazione eccessiva. L'ART dovrebbe prendere in considerazione i criteri per determinare quando è effettivamente necessario fissare i diritti aeroportuali e che il modello di regolazione ex ante dovrebbe essere mantenuto solo per gli aeroporti con significativo potere di mercato. Vi è infatti il rischio che alcuni aeroporti possano abusare del loro potere di mercato a causa della mancanza di una regolamentazione adeguata. Allo stesso tempo, la definizione degli stessi requisiti per tutti gli aeroporti significa che l'attività regolatoria non è dispiegata sulla base dell'esistenza di un potere di mercato e, pertanto, gli aeroporti che operano in concorrenza possono essere soggetti a regolamentazione non necessaria. Facciamo notare che nel documento sulla strategia aeronautica della Commissione europea del 2015 si affermava che "quando gli aeroporti sono soggetti a una concorrenza effettiva, il mercato dovrebbe determinare il livello dei diritti aeroportuali e non vi è alcuna necessità di una regolamentazione" [1].

Bottasio, Conti, Iozzi e Comandini (2019) in uno studio sulle proposte di ART¹ hanno concluso che in Italia solo gli aeroporti con SMP dovrebbero essere regolamentati [allegato E].

1] "Una strategia per l'aviazione per l'Europa", COM (2015) 598 def, Commissione europea, il 7 dicembre 2015.

¹ Un riesame del regolamento diritti aeroportuali proposto da ART (Autorità normativa italiana) nella sua risoluzione 118/2019

1.1.2 Le compagnie aeree non hanno potere d'acquisto

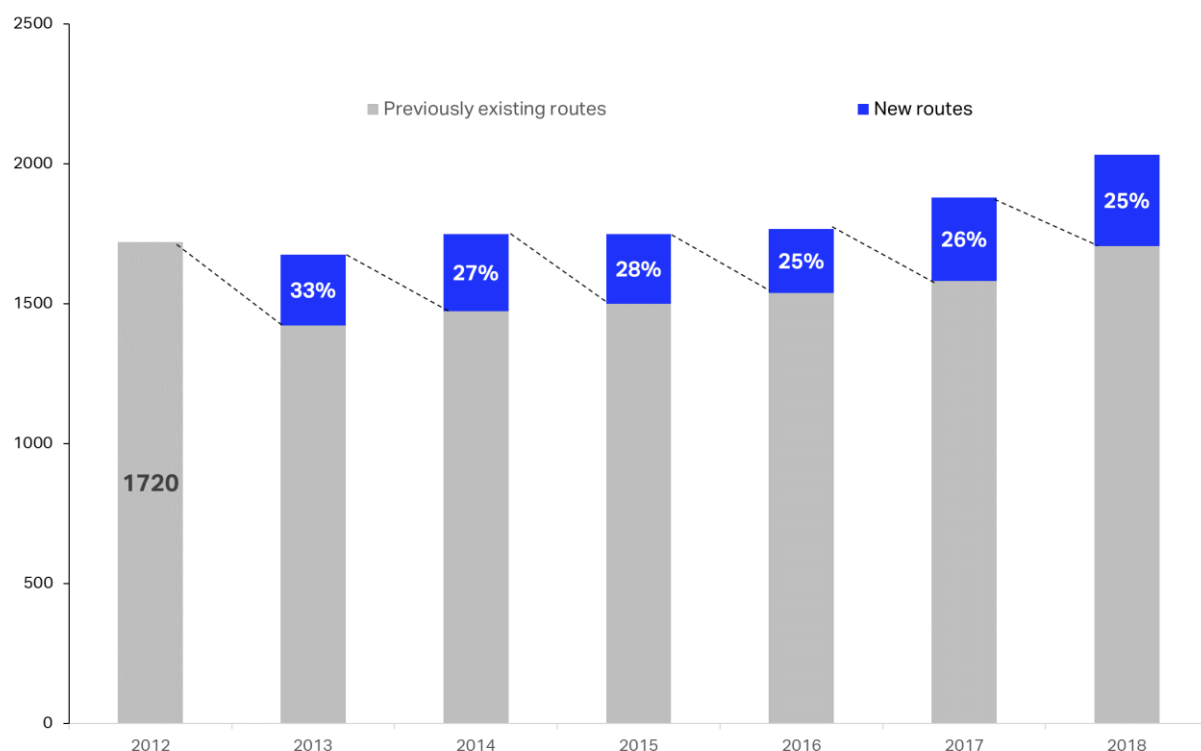
Nella documentazione e nelle giustificazioni fornite dalla ART, vi è un suggerimento che le compagnie aeree abbiano una qualche forma di potere d'acquisto, che è in grado di agire come contrappeso al potere di mercato all'aeroporto. L'abbandono delle rotte o i cambi di aeroporto da parte delle compagnie aeree sono menzionati come prove del fatto che le queste ultime possono spostare le operazioni in altri aeroporti.

L'apertura e la chiusura delle rotte in un mercato nazionale possono indurre le autorità a ritenere che le compagnie aeree hanno potere di mercato. Tuttavia, il tasso di abbandono delle rotte non è un indicatore del livello di concorrenza tra gli aeroporti o di qualsiasi potere di mercato delle compagnie aeree. Una compagnia aerea potrebbe fare delle scelte tra aeroporti in risposta alle mutevoli condizioni di mercato o per ottimizzare la propria rete a seguito di decisioni strategiche, ma una tale evenienza non è certo definibile come un "cambio" a favore di un aeroporto concorrente. Infatti, un recente studio di Frontier Economics sottolinea il fatto che i mercati serviti da aeroporti diversi non sono sostituiti, quello che viene definito "switching" è in buona sostanza l'uscita da un mercato per entrare in un altro.

Anche se i passeggeri vedono gli aeroporti come sostituiti, le compagnie aeree non possono. Inoltre, spostare le operazioni da un aeroporto all'altro è un processo alquanto oneroso sia per le linee aeree che alimentano una rete che per quelle che adottano un modello "point-to-point", in quanto ciò comporta costi come il trasferimento di personale e di attrezzature, costi non fisici come la perdita potenziale di traffico ad alto rendimento, ricavi e profitti. Peraltro, abbandonare un aeroporto con restrizioni sul numero di movimenti può significare la perdita definitiva degli slot di decollo e atterraggio e quindi limitare la capacità di una compagnia aerea di espandere i propri servizi su tale aeroporto. Naturalmente le compagnie aeree possono spostare le proprie operazioni verso un altro aeroporto solo se quest'ultimo ha capacità disponibile e, anche se questo fosse il caso, la scelta di una compagnia aerea potrebbe non essere sufficiente per spingere al ribasso la politica di pricing di un aeroporto.

In Italia, il tasso di abbandono delle rotte è effettivamente diminuito rispetto ai livelli del 2012, ma il livello complessivo di connettività è aumentato. In altre parole, le linee aeree stanno ottimizzando la rete e la redditività delle rotte. Questo andamento è indicativo del cambiamento della domanda da parte dei passeggeri e del maggiore controllo dei costi da parte delle compagnie aeree, piuttosto che del potere di mercato delle compagnie aeree.

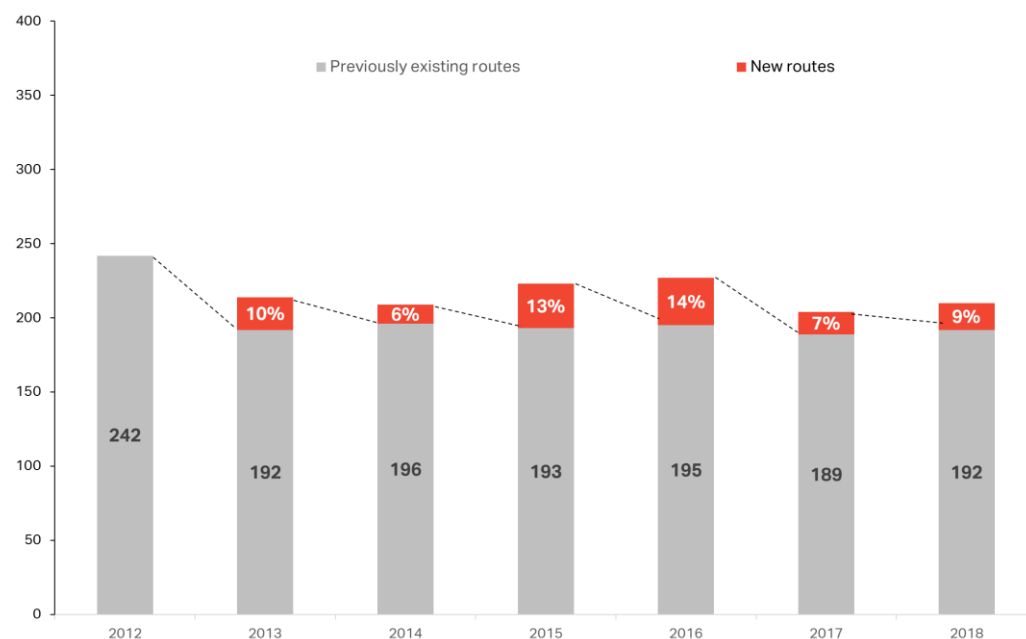
Route churn on international and domestic routes in Italy, 2012-2018



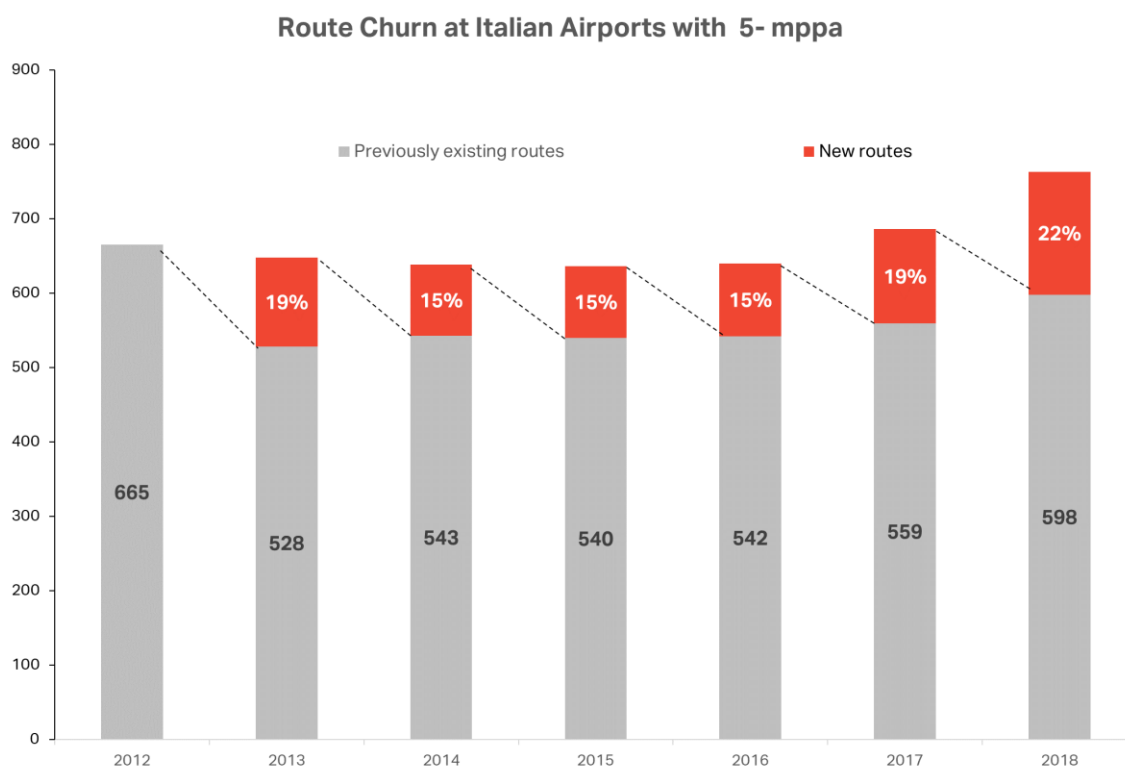
Source: IATA Economics, SRS Analyzer

Il tasso di abbandono negli aeroporti grandi e congestionati è ancora più basso , dato che le destinazioni principali ospitano collegamenti stabili nel tempo ed a causa della scarsa capacità negli aeroporti coordinati.

Route Churn at Italian Airports with 40+ mppa



Source: IATA Economics, SRS Analyzer



Source: IATA Economics, SRS Analyzer

1.2 Efficienza nelle operazioni

1.2.1 Sul Concetto di Analisi di Frontiera Stocastica (SFA)

L'approccio che utilizza una frontiera di produzione per determinare come si possa produrre il massimo output con il minimo input può essere applicato con molte tecniche diverse. L'analisi di frontiera stocastica è una di queste, ma la "Data Envelopment Analysis" (DEA) è la tecnica di precedente applicazione nonché quella dominante. DEA ha lo svantaggio di essere non parametrica, ma SFA richiede una particolare forma funzionale per la tecnologia di produzione e un'assunzione distributiva degli errori, entrambe causa di problematiche.

Un approccio DEA seguito da una regressione sui dati del panel a fronte delle variabili esplicative o di controllo potrebbe essere un'alternativa. SFA è meno frequentemente utilizzata ed è spesso usata per testare la robustezza di una stima DEA.

1.2.2 Specifica applicazione di SFA per gli Aeroporti Italiani

Sono qui allegate una nota di IATA Economics ed uno studio dei professori Bottasio, Conti, Iozzi e Comandini (2019)²

² Un riesame del regolamento diritti aeroportuali proposto da ART (Regulatory Authority italiana) nella sua risoluzione 118/2019

1.3 Costi e ricavi regolamentati

1.3.1 Gli argomenti a sostegno del single-till

Gli aeroporti perseguono la massimizzazione dei profitti in tutti i settori di attività. Pertanto nei mercati competitivi essi usano i loro proventi commerciali per ridurre i diritti e attirare traffico. Un approccio hybrid o dual-till è incompatibile con una regolazione che miri a riprodurre questi risultati e in nessun settore regolamentato a parte quello aeroportuale si applica questo concetto. Chiediamo che ART imponga un modello single-till a tutti gli aeroporti italiani, in particolare a quelli con significativo potere di mercato, dal momento che questo è l'unico modo per regolare efficacemente i diritti aeroportuali.

I modelli single-till non scoraggiano gli investimenti in infrastrutture aeronautiche né in quelle commerciali e per la loro stessa natura ne assicurano la efficiente pianificazione e progettazione. I modelli Hybrid e Dual-till creano un disallineamento tra gli interessi degli aeroporti e quelli delle Compagnie aeree, inoltre creano una condizione di conflitto permanente sulle priorità di investimento, la progettazione di infrastrutture efficienti e l'appropriato rendimento degli investimenti. In una fase in cui gli aeroporti europei e diversi aeroporti italiani si trovano ad affrontare vincoli di capacità e / o la necessità di migliorare la qualità del servizio, le compagnie aeree e gli aeroporti devono essere allineati nel loro interesse per trovare le soluzioni più convenienti, il che è seriamente ostacolato da discussioni sul "till". Dual e Hybrid-till introducono anche ulteriori problematiche di asimmetria informativa in relazione ai costi e all'allocazione dei cespiti, aumentando in modo significativo gli oneri legati agli adempimenti regolatori per ART, Utenti e Gestori aeroportuali, senza alcuna evidenza di un reale miglioramento nella efficienza dei costi operativi o nella efficacia delle scelte infrastrutturali.

In settori come quello ferroviario, energetico e delle telecomunicazioni, la deregolamentazione è stata generalmente accompagnata da una disintegrazione verticale dei monopoli di Stato. La logica alla base della separazione era che esisteva una catena di approvvigionamento logica ed una relazione fornitore- cliente tra entità diverse (l'energia passa dall'entità che la genera, all'entità che la trasmette, all'entità che la distribuisce ed infine alla vendita al dettaglio.) In parte ciò è dovuto al fatto che in alcuni mercati (in particolare quello ferroviario) non è efficiente avere concorrenza, ad esempio costruire più serie di binari tra gli stessi due punti. Nel caso degli aeroporti, questa disaggregazione non è possibile in quanto le attività commerciali sono fisicamente collegate alla stessa infrastruttura, per esempio un muro utilizzato per le infrastrutture aeroportuali e per la pubblicità commerciale non potrebbe essere diviso in due. La regolamentazione a Till unico è l'unica forma accettabile di regolamentazione per gli aeroporti che, in un mercato pienamente competitivo sovvenzionerebbero in modo incrociato l'attività che massimizza i

profitti. Questo spiega perchè qualsiasi allocazione deve essere applicata ai costi, ai beni ed ai ricavi su base economica e non meramente contabile.

L'ART non ha fornito alcuna prova sostanziale che un approccio ibrido o dual-till fornisca risultati migliori rispetto ad un approccio single-till. Il principale lavoro a cui si fa riferimento (pubblicato dalla CAA del Regno Unito nel 2000) è stato criticato dalla Commissione per la Concorrenza del Regno Unito che ha dichiarato che il dual-till porterebbe ad “un considerevole trasferimento di reddito agli aeroporti da parte delle compagnie aeree e/o dei loro passeggeri, rischiando di compromettere la credibilità della regolamentazione e creando incertezza normativa”³ in ultima analisi, la CAA non ha applicato un modello dual-till a Heathrow, accettando le conclusioni della Commissione per la Concorrenza secondo le quali avrebbe comportato risultati peggiori per i consumatori.

Le parti rilevanti dell'analisi sono disponibili a pagina 62 della risposta della Commissione della Concorrenza.

Mentre accogliamo con favore il passaggio negli aeroporti italiani da un puro dual ad un hybrid-till, continuiamo a ritenere che gli aeroporti debbano essere regolamentati da un modello single-till.

L'approccio di ART nel consentire l' hybrid o il Dual-till sembra anche essere in contrasto con gli approcci normativi della regolamentazione delle autostrade e dei porti. Anche nella regolamentazione ferroviaria, dove alcuni paesi (Francia) operano in base ad un meccanismo di Till multiplo, le attività commerciali non sono escluse dalla regolamentazione.

1.3.2 Gli obiettivi dell'hybrid-till proposti da ART

ART propone tre elementi fondamentali per determinare il contributo commerciale:

1. La dimensione relativa dei ricavi aeroportuali utilizzati per fornire incentivi / sconti alle compagnie aeree, al fine di evitare un'applicazione discriminatoria di tali meccanismi
2. Un meccanismo per scoraggiare gli aeroporti dall'assegnare troppo spazio alle attività commerciali quando ciò potrebbe interferire con la funzione principale di un aeroporto
3. Esame della capacità residua dello scalo

Fatta salva la nostra posizione sul single-till, se un hybrid-till dovesse essere adottato, dovrebbe comunque mirare a riprodurre un risultato competitivo e garantire che i possibili

³ Commissione della concorrenza (2002) relazione sui prezzi massimi per gli aeroporti BAA, appendice 2.3.

benefici per i consumatori e le compagnie aeree non siano ridotti dall'abuso di potere di monopolio.

Innanzitutto riteniamo che ci dovrebbe essere un quarto obiettivo:

4. Un meccanismo per determinare la dipendenza dell'attività ausiliaria dall'attività aeronautica

Numerosi Paesi in cui sono in atto sistemi hybrid o dual till hanno riconosciuto che esistono legami tra le attività aeronautiche e “ausiliarie” che non possono essere ignorati. Mentre i passeggeri e le compagnie aeree sono penalizzati dalle esternalità negative causate, la regolamentazione non dovrebbe eliminare le esternalità economiche positive naturali generate dal trasporto aereo quando queste sono destinate direttamente agli utenti o consumatori. Non mancano gli esempi, a vari livelli:

- Svizzera⁴,
- Francia⁵,
- Spagna⁶,
- Olanda⁷

In ciascuno di questi casi, il regolatore o l'autorità per la concorrenza ha stabilito che il legame tra le attività commerciali e il trasporto aereo non può essere ignorato. La formula, pur riconoscendo l'impatto negativo che le attività accessorie potrebbero avere se mal gestite (“fattore di interferenza commerciale”) non tiene conto dell'impatto positivo generato.

4

<https://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/empfehlungen/Recommandations%20au%20Conseil%20f%C3%A9d%C3%A9ral%20concernant%20la%20r%C3%A9vision%20de%20l%E2%80%99Ordonnance%20sur%20les%20redevances%20des%20a%C3%A9roports.pdf.download.pdf/Recommandations%20au%20Conseil%20f%C3%A9d%C3%A9ral%20concernant%20la%20r%C3%A9vision%20de%20l%E2%80%99Ordonnance%20sur%20les%20redevances%20des%20a%C3%A9roports.pdf>

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-75420.html>

⁵ <http://www.asi-aeroports.fr/avis-no-1704-a1-du-6-juillet-2017-relatif-au-a76.html>

⁶ CNMC, ACUERDO POR EL QUE SE ADOPTAN CRITERIOS SOBRE LA SEPARACION DE LOS COSTES DE LAS ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS Y COMERCIALES DE LOS AEROPUERTOS DE AENA, S.A., 23/04/2015

⁷ <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/economic-regulation/>“... l'introduzione di un contributo obbligatorio da attività non aeronautiche alle attività di trasporto aereo ...”

Per citare un esempio molto concreto, se il flusso dei passeggeri in un aeroporto cessa, i ricavi di tutte le attività commerciali al di là del controllo della sicurezza è pari a zero.

In secondo luogo, riteniamo che la logica alla base dell' "interferenza commerciale" e a fattori di capacità non sia coerente. La presenza di negozi (metri quadrati) proporzionale alle attività aeronautiche non è una misura valida di interferenza commerciale. Un esempio calzante è il "passaggio attraverso il duty free". Mantenere la stessa proporzione di superficie disponendola in maniera diversa può influire drasticamente sulle prestazioni delle attività commerciali ed aeronautiche.

Misurazioni più efficaci dell'interferenza prenderebbero a riferimento elementi di progettazione dell'aeroporto come ad esempio il suo dimensionamento complessivo, la distanza a piedi tra il parcheggio e il gate o i piani di espansione della sua capacità. Inoltre, la formula presuppone che le attività sono o non sono commerciali - mentre alcune attività sono inscindibili (banco informazioni che fornisce indicazioni su servizi connessi sia ad aspetti commerciali che aeronautici) ed alcune sono comuni. Dividere l'aeroporto in due (aero / commerciale) contro tre aree (aero / commerciale / comune, come fatto in alcuni aeroporti) già di per sé incoraggia la progettazione aeroportuale e l'allocazione dei costi / risorse a spostare costose strutture al till aeronautico

Sul tema della capacità, gli aeroporti che affrontano vincoli di capacità hanno in molti casi una maggiore probabilità di avere un significativo potere di mercato in conseguenza di una forte ed inelastica domanda di trasporto aereo. Non vi è motivo per il quale ad un soggetto che ha un maggiore potere di mercato debbano essere garantiti ulteriori profitti dall'attività commerciale. Al contrario, gli aeroporti con problemi di capacità dovrebbero utilizzare tutte le fonti di ricavo disponibili per investire e soddisfare la domanda mantenendo al contempo un ragionevole livello dei diritti aeroportuali.

1.3.3 L'applicazione dei calcoli del Hybrid till nel modello ART

Per quanto riguarda μ_0 , (che riflette sconti e incentivi) non riteniamo che il componente si applicherà a molti casi, ma la variabile è fortemente ponderata nella formula. Gli sconti che equivalgono al 25% delle entrate aeronautiche per molti aeroporti sono alti, e la formula a quel livello deve solo produrre un piccolo contributo commerciale. Sarebbe preferibile utilizzare il single till per mitigare il rischio di pratiche discriminatorie, rimuovere questa variabile o abbassare i valori di soglia in modo che il fattore sia immediatamente efficace.

L'Autorità indica che la maggior parte degli aeroporti avrebbe questo valore definito a zero nonostante la maggioranza dei principali aeroporti abbia un significativo potere di mercato. Al massimo, due aeroporti avrebbero il valore fissato a 0.20, il che li incentiverebbe solo a modificare gli incentivi in modo che siano inferiori al valore di soglia nella formula, ma non ad abbassare le tariffe nel loro complesso. L'Hybrid Till non dovrebbe divenire un disincentivo per gli aeroporti a definire la propria strategia di aviazione commerciale.

Per quanto riguarda f_1 , crediamo che misurare l'interferenza commerciale sia un approccio innovativo che però, oltre a presentare problemi di misurazione, produce anche incentivi perversi:

1. La formula proposta incoraggia gli aeroporti a sovra-allocare gli spazi per attività aeronautiche o allocando in modo errato lo spazio per il terminal o sovradimensionando le infrastrutture con un effetto a catena sui diritti aeroportuali. Non è chiaro come le aree comuni (bagni, le sedute, corridoi, etc.) siano assegnate. Se un aeroporto si avvicina ad un valore di soglia in grado di garantire un contributo più elevato, per ridurre la pressione può semplicemente costruire uno spazio aeronautico aggiuntivo, anche se questo spazio non è veramente necessario.
2. Inoltre, i metri quadrati non sono l'unica misura di "interferenza commerciale". Il Terminal e il design dell'aeroporto giocano un fattore significativo. Una vera misura di "interferenza" commerciale dovrebbe considerare le misure di distanza dal punto di ingresso al gate, in quanto spesso lo spazio commerciale non è tanto un vincolo a causa delle sue dimensioni - ma piuttosto a causa della localizzazione delle attività.
3. Non vi è alcuna giustificazione del livello di "pressione" che definirebbe un terminal aeroportuale al massimo della capacità e il sistema ignora l'attività commerciale non legata alla superficie del terminal come la pubblicità, il parcheggio, i servizi virtuali, ecc
4. Non v'è alcun riferimento a tutte le attività commerciali che non richiedono una superficie o che sono virtuali (pubblicità, servizi on-line, parcheggio, etc.)

In sintesi, mentre siamo d'accordo sul fatto che gli aeroporti debbano essere disincentivati dall'inserire un eccesso di attività commerciali che interferiscano con le operazioni aeroportuali, facciamo notare che la formula selezionata non esprime un tale concetto.

Inoltre, nella maggior parte dei casi questo fattore non comporterà alcun trasferimento significativo.

Per quanto riguarda il valore di $f1$ affinché vi sia un impatto significativo, sia $\left(\frac{\pi_{pax}}{\pi_{pax,lim}}\right)$ sia $\left(\frac{\sigma_{comm}}{\sigma_{comm,lim}}\right)$ avrebbero bisogno di avvicinarsi 1 - o superarlo. Non siamo a conoscenza di molti di terminal, se ve ne sono, dove la superficie commerciale è vicina al 50%. Mentre la soglia di 500 pax / anno in alcuni aeroporti viene superata, questo fattore non tiene conto della struttura del traffico, ed è ridondante con i fattori in $f2$. Secondo il calcolo di ART il fattore in questione dovrebbe essere compreso tra 0,13-0,80, ma viene poi ponderato per 0,4, il che significa che l'impatto massimo sarebbe compreso tra il 5,2% e il 32% del trasferimento degli extra-profitti al till aeronautico.

Per quanto riguarda $f2$:

1. Le compagnie aeree non hanno sufficiente voce in capitolo sugli investimenti infrastrutturali degli aeroporti italiani per poter bloccare un qualunque genere di investimento. Gli unici decisori che hanno una vera influenza sono il Governo, l'ENAC e i gestori aeroportuali. Di conseguenza, non è giusto imporre ai passeggeri ed ai clienti del trasporto merci di dover pagare di più, tramite le compagnie aeree ed il sistema hybrid / dual-till, a causa di una gestione inefficiente della capacità aeroportuale da parte dello Stato, di ENAC o del gestore aeroportuale.
2. A nostro avviso gli elementi misurati nonché i rispettivi coefficienti non riflettono accuratamente la capacità aeroportuale. La natura delle operazioni presso l'aeroporto, "i picchi" del traffico, la stagionalità, e le scelte tecnologiche hanno effetti drastici sulla capacità. Per quanto all'ultimo punto - l'aeroporto di Atene, per esempio, è riuscito ad evitare per diversi anni importanti ampliamenti del Terminal mediante la sua riconfigurazione e l'utilizzo della tecnologia.
3. La formula incoraggia gli aeroporti a non costruire eccessivamente (perché dovrebbero aumentare il loro contributo.) Mentre sosteniamo ampliamenti modulari e progressivi, se questi fossero eccessivamente incrementali, gli aeroporti diventerebbero cantieri permanenti il che causerebbe problemi operativi per le compagnie aeree e non garantirebbe una buona esperienza ai passeggeri. Ciò potrebbe anche contribuire all'innalzamento del costo finale dell'investimento.

L'autorità calcola che il fattore oscillerà tra 0 e 0,35, il che significa al massimo un trasferimento del 14% dei profitti in eccesso al till aereonautico , nel caso più estremo.

In sintesi, ai loro valori massimi, la formula produce $0,2 + 0,4 (0,80 + 0,35) = 66\%$. Spingendo questa logica alle estreme conseguenze, non vediamo alcuna ragione per cui un aeroporto che è completamente al di sotto della capacità, con attività commerciali enormi, dovrebbe ancora essere ricompensato concedendo a questo il 33% dei profitti extra sulle attività commerciali. La costruzione della formula si basa sulla rimozione di profitto in eccesso dal dual-till, invece di partire da uno scenario single-till che sarebbe il risultato competitivo.

1.4 In termini di formule e ponderazioni specifiche ... Costo del Capitale per l'Aeroporto

1.4.1 Chi deve stabilire il costo del capitale?

L'ART dovrebbe impostare il quadro di riferimento per il costo del capitale, ma i parametri presentati dal gestore aeroportuale devono essere discussi con gli utenti. L'Autorità dovrebbe, in caso di disaccordo, prendere in considerazione entrambe le posizioni nel fissare il costo del capitale.

1.4.2 Commento sui parametri del costo del capitale

Come ulteriormente illustrato al punto 1.5, l'uso proposto da ART di valori "reali" per determinare i differenti elementi delle tariffe non aggiunge valore, e in alcuni casi può essere incoerente. Di conseguenza crediamo che nella formula di base, il WACC "reale" non debba essere utilizzato e tutti i calcoli debbano essere espressi in WACC nominale.

Risk Free Rate (RFR)

Siamo d'accordo che l'RFR dovrebbe essere basato sulla media aritmetica dei rendimenti lordi per titoli decennali emessi dal governo. Nel caso vi sia un'eccessiva incertezza al posto delle obbligazioni nazionali dovrebbe essere utilizzato un titolo di Stato con top rating.

L'ART non specifica il periodo in cui viene calcolata la media. Raccomandiamo di utilizzare quello del mese precedente

Equity Risk Premium (ERP)

Se si utilizza una media storica per determinare l'equity risk premium, il professore Damodaran ha indicato che la media geometrica è più appropriata. Nella sua pubblicazione del 2018 *Equity Risk Premiums (ERP): Determinants, Estimation and Implications*, Damodaran scrive

“Se i rendimenti annuali non sono correlati nel corso del tempo, e il nostro obiettivo era quello di stimare l'ERP per l'anno successivo, la media aritmetica è la migliore e più imparziale stima del premio ... però ... studi empirici sembrano indicare che i rendimenti sui titoli sono negativamente correlati nel tempo. Di conseguenza, è probabile che la media aritmetica sopravvaluti il premio ... chiaramente l'approccio alla media conta. La media aritmetica produrrà premi di rischio più elevati rispetto alla media geometrica, ma l'utilizzo di questi premi aritmetici medi per ottenere tassi di sconto, che vengono poi incorporati nel tempo, sembra internamente incoerente. In finanza aziendale e nelle valutazioni, come minimo, la motivazione per l'utilizzo di premi medi geometrici come stime è forte.”

Se, nonostante questa raccomandazione, ART utilizzerà una “media ponderata” sarebbe opportuno precisare come viene eseguita questa ponderazione.

Tax Rate

Il modello ART utilizza un'aliquota teorica, che in linea di principio è ragionevole, tuttavia non v'è alcun aggiustamento nel modello per le imposte effettivamente pagate dall'aeroporto. Mentre il tax rate teorico semplifica il calcolo, ci dovrebbe essere un adeguamento per compensare l'imposta effettivamente pagata.

Struttura Finanziaria Gearing

Il valore gearing dovrebbe essere basato sull'indebitamento netto, dunque considerando il denaro che l'aeroporto ha sul conto. Vi sono numerosi casi in Europa nei quali gli aeroporti hanno liquidità elevata ma continuano ad avere eccesso di denaro in cassa.

Il testo sembra essere contraddittorio - da un lato, v'è una menzione di un sistema di gearing nozionale, ma dall'altro ART utilizza le medie sulla base di altri aeroporti italiani. Inoltre, ART non dovrebbe usare le medie per categorie di aeroporti degli aeroporti italiani in quanto non v'è alcuna garanzia che questi aeroporti siano finanziati in modo efficiente.

Il gearing ottimale deve essere scelto in modo tale che qualsiasi aumento del debito avrebbe conseguenze negative sul rating di credito della società nella misura in cui l'aumento del costo degli interessi netti supererebbe il vantaggio di utilizzare il debito rispetto al capitale. Questo valore può essere determinato considerando servizi pubblici di dimensioni simili o aziende ferroviarie con simili giudizi credito.

Beta

La selezione degli aeroporti comparabili deve essere consultata con gli utenti, e prendere in considerazione regimi regolamentari applicati a quegli aeroporti, non solo per questioni geografiche. Naturalmente quando un aeroporto è quotato in borsa, dovrebbe essere considerato il beta azionario del titolo.

Per gli aeroporti più piccoli, ove possono non esistere dati comparabili, intuitivamente il beta sarebbe superiore a quello dei grandi aeroporti. Tuttavia, l'ordine di grandezza non può essere stimato con precisione. In altri paesi, alcune autorità usano servizi pubblici più piccoli per stimare il beta per gli aeroporti più piccoli.

ART afferma che la banca dati Thomson Reuters è utilizzata per stimare il parametro beta. Notiamo che i fornitori di dati finanziari spesso apportano un adeguamento - l'adeguamento Blume - ai dati beta, che ha l'effetto di far convergere i beta azionari verso un valore di uno. L'adeguamento comporterebbe un asset Beta maggiore e non è una buona pratica per la determinazione normativa in quanto la rettifica riflette una tendenza per le aziende a diversificare le loro attività nel corso del tempo, che in generale può essere opportuno, ma non per stabilire il valore beta di una attività regolamentata.

1.4.3 Perché le compagnie aeree si oppongono ad un “WACC incrementale”

Il concetto di un WACC incrementale dovrebbe essere escluso per diverse ragioni:

Lo Stato attraverso il processo di approvazione gestito dall'ENAC, il piano generale degli investimenti ed il contratto di concessione, ha già il controllo su gli investimenti e può incoraggiare o richiedere agli aeroporti di proporre progetti necessari per misure ambientali.

Le compagnie aeree, attraverso misure di mercato, tra le quali la compensazione delle emissioni e lo sviluppo delle tecnologie, investono in progetti ambientali. In alcuni casi, questi progetti hanno un business case positivo, ma in altri casi questo riduce i rendimenti

sul capitale delle compagnie aeree. Dati i limiti di un mercato privo di concorrenza, è già più che ragionevole per gli aeroporti guadagnare il “normale” WACC su progetti che in un mercato competitivo sarebbero in perdita. Aggiungere un rendimento incrementale non produce un risultato competitivo e penalizza le Compagnie Aeree due volte.

Ci sono anche altri oneri legati alle attività ambientali e relativi al rumore, il che significa che includere questa componente negli oneri comporterebbe un doppio conteggio.

Troviamo contraddittorio che ART proponga di chiedere alle compagnie aeree di coprire il costo delle esternalità aeroportuali negative derivanti dal trasporto aereo, mentre le esternalità positive (ricavi aeroportuali commerciali, aumento della crescita economica) non sono prese in considerazione.

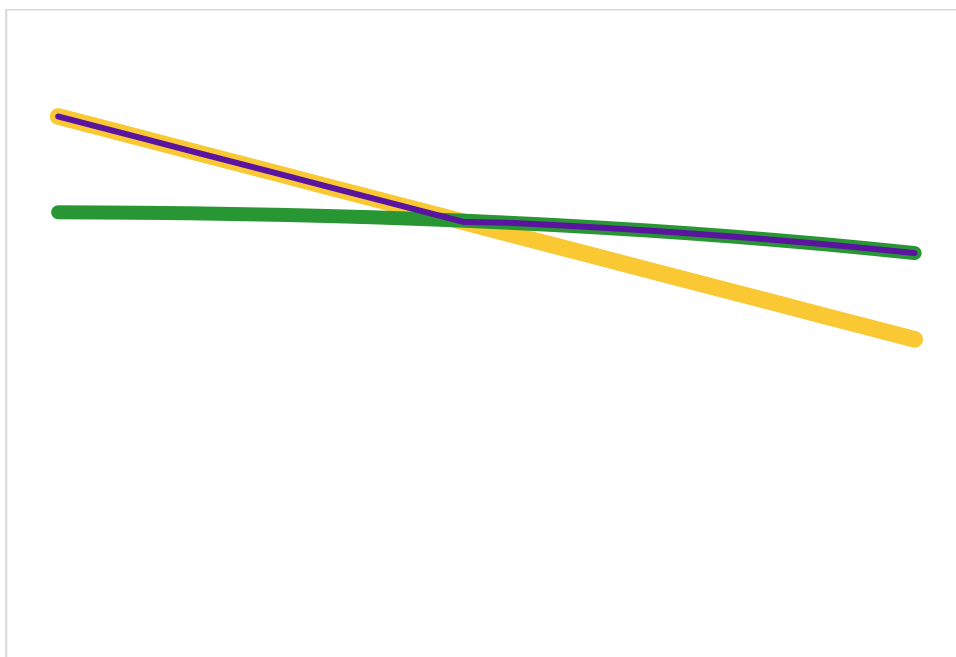
Quando gli aeroporti investono in infrastrutture, ci dovrebbe essere un business case certo. Se non c'è un business case certo, remunerare il progetto con il WACC già compensa in gran parte il gestore aeroportuale. Il WACC utilizzato dagli aeroporti italiani è già uno dei più alti in Europa e potrebbe fornire agli azionisti un segnale di investimento errato.

1.5 Valutazione Asset Base

ART si propone di fornire all'aeroporto due opzioni per valorizzare la base patrimoniale (e quindi fondamentalmente il metodo di calcolo dei diritti) senza considerare potenziali rischi derivanti dalla mancata omogeneità delle metodologie, tra cui la declinazione degli ammortamenti. La nostra preoccupazione è che, laddove i cespiti siano ammortizzati nominalmente, e la metodologia venga successivamente modificata per adottare un RAB aggiustato all'inflazione, vi potrebbe essere come conseguenza una maggiorazione dei costi di ammortamento tramite i diritti aeroportuali..

Noi crediamo che gli aeroporti debbano impostare il prezzo dei propri beni utilizzando il costo contabile storico per garantire che i vettori non paghino tariffe eccessive o paghino due volte per gli stessi beni (ad esempio per le attività già ammortizzate e relativo costo del capitale). Mentre in alcune giurisdizioni, la base patrimoniale e il costo del capitale sono presentati in termini reali anziché nominali, ART non ha fornito prove che l'uso di questa metodologia fornisca alcun vantaggio alle parti coinvolte. In effetti la proposta di ART offre agli aeroporti la possibilità di selezionare una metodologia basata su tassi di inflazione quando essi siano a favore dell'aeroporto.

Nella tabella qui sotto, un singolo asset “semplice” è ammortizzato durante il corso della sua vita usando le due metodologie. La linea gialla indica il percorso del valore dell’ammortamento e il costo del capitale utilizzando l'approccio “base patrimoniale rivalutata”. La linea arancione indica il percorso, senza questo approccio. Se all'aeroporto è consentito di cambiare metodo, ad esempio nel punto in cui le due linee si incrociano, la linea verde rappresenta i costi che l'aeroporto può includere che sono superiori al costo in entrambi i metodi individualmente.



Noi non crediamo che agli aeroporti dovrebbero avere la possibilità di scegliere - se eventuali aeroporti sono già regolamentati sotto l'opzione “RAB aggiustato secondo l'inflazione”, la parte del RAB che utilizza questa metodologia dovrebbe continuare ad essere regolata separatamente come tale.

La controindicazione supplementare per l'utilizzo del RAB corretto con l'inflazione è l'uso della inflazione programmata nel calcolo del WACC. Mentre il RAB è valutato sulla base di un fattore fornito da ART (l'Indice di Rivalutazione degli Investimenti Fissi Lordi), il WACC si basa sull'inflazione programmata. In altri paesi, le tariffe sono talvolta espresse in termini reali o nominali. In questo caso, tuttavia, vengono utilizzati gli stessi tassi di inflazione sia per la rettifica della base patrimoniale sia per il WACC.

A parte il rischio che i gestori aeroportuali cambino metodologie solo quando è a loro vantaggio, non vediamo alcun vantaggio aggiuntivo nell' utilizzare questo approccio. La

rivalutazione del RAB e del WACC sulla base di un'inflazione programmata serve solo a compiere il modello e ridurrebbe la trasparenza.

1.6 Reti e Sistemi aeroportuali

La direttiva 2009/12 / CE e i relativi atti di recepimento nella normativa italiana consentono la creazione di "reti aeroportuali", che sono gestite da un'unica entità e autorizzate a introdurre un sistema di tariffazione comune e trasparente. Il quadro normativo proposto dovrebbe vietare agli aeroporti di sovvenzionare altri aeroporti non redditizi utilizzando i proventi dei diritti aeroportuali, applicando prezzi di trasferimento o tecniche contabili. Agli aeroporti di una rete non dovrebbe essere consentito di fissare i diritti a un livello ben al di sopra dei livelli di costo ottimali ed efficienti. La sovvenzione incrociata creerebbe una distorsione del mercato a scapito della concorrenza e non risolverebbe i problemi strutturali dei singoli aeroporti. Notiamo che Steer Davies Gleave, nello studio a supporto della valutazione ex post della direttiva sui diritti aeroportuali, ha commentato che le reti aeroportuali potrebbero fornire un servizio pubblico ritenuto essenziale. In tal caso, l'obbligo di fornire tale servizio ricade sullo Stato e non sugli utenti dell'aeroporto. Altrimenti, introduce discriminazione in quanto gli utenti in un aeroporto pagheranno per gli utenti in un altro aeroporto, non redditizio. Esiste un riferimento separato ai sensi dell'articolo 16 del regolamento 1008/2008 (Principi generali per gli obblighi di servizio pubblico) per affrontare tali situazioni.

1.7 Investimenti Aeroportuali

1.7.1 I ruoli del Vettore, dell'Aeroporto, di ART ed ENAC

La direttiva sui diritti aeroportuali specifica chiaramente che gli investimenti devono essere oggetto di consultazione con gli utenti. La presentazione non equivale alla consultazione: la consultazione prevede che il gestore debba ricercare un contributo significativo in una fase del processo in cui il risultato può essere ragionevolmente influenzato. Troppo spesso,

i piani di investimento sono preparati dal gestore, discussi con ENAC e le amministrazioni locali e solo allora presentati come parte di un quadro quinquennale.

Quale regolatore economico per gli aeroporti ART dovrebbe assicurarsi che, anche se non gestisce direttamente la consultazione sugli investimenti, tale consultazione abbia luogo.

Ci riferiamo al position paper di IATA che descrive le migliori pratiche legate al processo di consultazione, ed alle linee guida del Thessaloniki Forum sulla consultazione e la trasparenza⁸ ed illustra cosa ART dovrebbe verificare incluso:

- Che i progetti siano stati consultati in fase di ideazione, selezione delle opzioni, progettazione e realizzazione.
- Che i ragionevoli contributi degli utenti siano stati considerati
- Che durante il processo di consultazione, il gestore abbia fornito evidenze che l'opzione selezionata era quella che meglio soddisfaceva le esigenze degli utenti, al momento giusto, basata su una solida analisi costi-benefici che dimostra come la spesa in conto capitale incida sulle tariffe

L'approvazione tecnica da parte di ENAC non dovrebbe costituire una "carta bianca" affinché l'aeroporto possa proseguire con i progetti, perchè tutti i progetti dovrebbero essere esaminati dagli utenti dell'aeroporto e da ART. Ad esempio, a Pisa AdT ha pubblicato il piano di investimenti dell'aeroporto prima della riunione di consultazione degli utenti dell'aeroporto.

1.8 Ammortamenti

Come precedentemente evidenziato, l'utilizzo di parametri predefiniti quali le aliquote di ammortamento rende il processo di consultazione ed il ruolo del Regolatore su tali elementi ridondante. Allo scopo di garantire maggiore efficienza, trasparenza ed una consultazione effettiva sui costi, sarebbe auspicabile a nostro avviso che le aliquote di ammortamento fossero stabilite per singolo scalo piuttosto che da parametri predefiniti.

CATEGORIA	VITA UTILE [anni]	Commento
IMMOBILIZZAZIONI		
Piste, piazzali	30	L'ADRM indica che l'ingegneria civile e gli elementi strutturali dovrebbero essere ammortizzati in 50 anni o più. Il loro valore è spesso effettivamente indeterminato in termini di vita
installazioni sulle piste	10	Le linee guida ICAO indicano che questo dovrebbe essere di almeno 15 anni, e in molti casi i beni possono essere più vicino a 30 anni
Passeggeri e terminal merci	25	Si tratta di una stima molto bassa. L'ADRM punta a 25 anni di vita solo per rivestimenti esterni, guarnizioni e coperture. Altri aspetti (meccanico, elettrico, condutture, tubazioni, cavi e struttura dell'edificio) hanno una durata di 30-50 anni
costruzioni leggere	10	Non è chiaro a cosa questo si riferisca, se questi sono edifici dovrebbero avere vite simili ai terminal
Sistema di spostamento dei bagagli (BHS)	10	L'ADRM pubblica una vita di 25 anni
carico Square e scarico dei veicoli	10	
Automobili	5	A seconda del tipo di veicolo, 10 anni potrebbero essere appropriati
Varie e piccole attrezzature	10	10%
Mobili e Arredamento	10	La raccomandazione ICAO è fino a 15 anni
Hardware	5	Sia IATA e ICAO hanno una intervallo di 5-10 anni
Terreni oggetto di esproprio	I terreni non dovrebbero essere ammortizzati, tuttavia i costi di esproprio dovrebbero essere collegati al progetto in questione e la linea temporale di ammortamento di quel progetto	
ATTIVITA 'IMMATERIALI		
I costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	5	Nessun commento
Programmi software	3	Tale durata è il range più basso delle linee guida ICAO. I programmi di cooperazione specialistici per l’aeroporto (software AODB, ecc) hanno una durata che va oltre i 3 anni.
Altre attività immateriali	5	20%

Il canone di concessione nel caso di un aeroporto che opera con questo modello non dovrebbe essere addebitato agli utenti. Le attività acquisite dal concessionario all'inizio della concessione devono essere indicate al valore contabile e ammortizzate. Qualsiasi pagamento anticipato o in corso che corrisponde ad un elemento immateriale non deve

essere incluso nella base patrimoniale e addebitato agli utenti sulla base dell'ammortamento, in quanto gli utenti non sono stati consultati sull'investimento o sul valore di eventuali canoni di concessione, rendendo questi costi inammissibili. Le tariffe dovrebbero essere correlate ai costi di fornitura dei servizi o delle strutture - non vi è alcun servizio o valore correlato al canone di concessione.

2 Commenti secondo il formato predisposto dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti

In linea con le istruzioni dell'Autorità (di seguito ART), I nostri commenti su specifiche misure previste dal nuovo modello sono indicati qui di seguito. Per evitare ripetizioni, nella tabella sottostante vi possono essere riferimenti ad allegati o a specifici paragrafi del capitolo precedente.

Misura	Punto	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa della osservazione / delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o di integrazione
definizioni	I.1 (29)	Piano degli investimenti: insieme degli investimenti che il gestore aeroportuale si impegna a realizzare con la sottoscrizione del Contratto di programma afferenti ad un periodo tariffario nel rispetto della tempistica fissata – per fasi di progettazione, lavorazione e di entrata in esercizio dei singoli interventi – nel crono-programma presentato dal gestore stesso e approvato dall'ENAC.	Piano degli investimenti: insieme degli investimenti che il gestore aeroportuale si impegna a realizzare con la sottoscrizione del Contratto di programma afferenti ad un periodo tariffario nel rispetto della tempistica fissata – per fasi di progettazione, lavorazione e di entrata in esercizio dei singoli interventi – nel crono-programma presentato dal gestore stesso e, previa consultazione con gli utenti, approvato in linea tecnica dall'ENAC.	In questa definizione non si fa riferimento alla consultazione con gli utenti. Il piano degli investimenti, prima della approvazione, deve essere posto in consultazione con gli utenti secondo le prescrizioni dell'Art. 8 della Airport Charges Directive 2009/12/EC (di seguito ACD). Si prega di consultare la sezione 1.7 della risposta
Principi generali	I.4 1b)	definizione della procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, al loro ammontare e alla qualità del servizio fornito;	definizione della procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al piano degli investimenti , al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, al loro ammontare e alla qualità del servizio fornito;	Come sopra, questo paragrafo non include la consultazione sugli investimenti prescritta dalla ACD.
2	2.1.1	Ciascun gestore aeroportuale è tenuto a garantire lo svolgimento di una consultazione periodica degli utenti dell'aeroporto, in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di tali diritti aeroportuali ed alla qualità del servizio fornito. Tale consultazione va tenuta almeno una volta l'anno, dandone comunicazione all'Autorità	Ciascun gestore aeroportuale è tenuto a garantire lo svolgimento di una consultazione periodica degli utenti dell'aeroporto, in relazione al piano degli investimenti , al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di tali diritti aeroportuali ed alla qualità del servizio fornito. Tale consultazione va tenuta almeno una volta l'anno, anche in assenza di modifiche dei livelli tariffari , dandone comunicazione all'Autorità.	Il testo dovrebbe chiarire che la consultazione riguarda anche gli investimenti e che questa è richiesta in ogni caso, anche in assenza di modifiche.
2	2.1.2	Qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti, è sottoposta all'obbligo di consultazione degli utenti dell'aeroporto, e pertanto è soggetta al procedimento definito dalle misure del presente Modello A.	Qualsiasi proposta di modifica o di mantenimento del sistema o dell'ammontare dei diritti è sottoposta all'obbligo di consultazione degli utenti dell'aeroporto, e pertanto è soggetta al procedimento definito dalle misure del presente Modello A.	Come sopra: Il testo dovrebbe chiarire che la consultazione è richiesta in ogni caso, anche in assenza di modifiche.

	2.2.4	b) ...da una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati	...da una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati oppure, con istanza motivata, da qualsiasi utente o associazione delegata da un utente.	Uno o più utenti, o una o più associazioni di rappresentanza degli utenti , dovrebbe essere in grado di richiedere una revisione tariffaria.
	2.4.1.2	b) delle modalità di accesso alla documentazione informativa che il gestore è tenuto a presentare a supporto della citata proposta, come dettagliato alla Misura 3; tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti in una sezione dedicata del sito web del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente	delle modalità di accesso alla documentazione informativa che il gestore è tenuto a presentare a supporto della citata proposta, come dettagliato alla Misura 3; tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti in una sezione dedicata del sito web del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente. L'accesso alla documentazione deve essere consentito entro 24 ore dalla richiesta.	E' opportuno evitare qualsiasi ritardo nell' accesso alla documentazione.
	2.4.2.2	...La partecipazione in forma associata deve essere comunicata a mezzo PEC al gestore nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui alla Misura 2.4.1. Al fine di garantire la più ampia partecipazione alle audizioni, gli utenti possono partecipare attraverso collegamento telematico	...La partecipazione in forma associata deve essere comunicata al gestore anche a mezzo PEC o in persona alla apertura della consultazione nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui alla Misura 2.4.1.	Le modalità utilizzate per comunicare la forma con cui si intende partecipare alla consultazione non dovrebbero essere un motivo per impedire ad un utente o a un delegato di partecipare ad una consultazione, specialmente se quest' ultimo si presenta di persona. Accogliamo con favore la proposta di ART volta a consentire la partecipazione alle audizioni da remoto e , in modo particolare , la decisione di non considerare più assenti ed astenuti come votanti a favore della proposta del Gestore.
2	2.4.2.12	I verbali di ciascuna audizione pubblica sono sottoscritti da tutti i partecipanti, ove possibile, entro la conclusione della seduta stessa, all'orario preventivamente comunicato dal gestore. In caso di motivata impossibilità, la sottoscrizione deve avvenire entro i successivi due giorni lavorativi. 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. In caso di disaccordo sui contenuti dei verbali, fa fede l'eventuale registrazione audio della seduta, effettuata a cura del gestore.	I verbali di ciascuna audizione pubblica sono sottoscritti da tutti i partecipanti, ove possibile, entro la conclusione della seduta stessa, all'orario preventivamente comunicato dal gestore In caso di motivata impossibilità, la sottoscrizione, anche per via telematica, deve avvenire entro i successivi sette giorni lavorativi. In caso di disaccordo sui contenuti dei verbali, fa fede l'eventuale registrazione audio della seduta, effettuata a cura del gestore.	Due giorni sono un tempo insufficiente per concordare, spesso per corrispondenza, il verbale della riunione. Un termine di sette giorni sarebbe più appropriato. Inoltre, in due giorni la apposizione delle firme potrebbe dimostrarsi problematica. ART dovrebbe estendere questa scadenza o evitare di prevedere una approvazione automatica dei verbali. La approvazione potrebbe essere espressa anche per e-mail e non necessariamente con una firma. Pertanto raccomandiamo la eliminazione del paragrafo che prevede l'automatica applicazione del silenzio/assenso.
2	2.4.2.13	L'utente che non ha partecipato, od avendo partecipato non ha formulato osservazioni o espresso	L'utente che ha presentato formalmente osservazioni preventive e non ha potuto	In alcuni casi, gli utenti sono impossibilitati ad intervenire a causa di

		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.	partecipare alla consultazione , può presentare istanza per la risoluzione della controversia avverso la proposta definitiva dal gestore adottata nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello A.	<p>impegni precedentemente assunti o semplicemente per imprevisti.</p> <p>Nei casi in cui un utente abbia manifestato in anticipo rispetto alla audizione la propria intenzione di esprimersi in merito alla proposta , questi dovrebbe avere il diritto di richiedere una risoluzione della disputa e di votare anche se non ha avuto la possibilità di presenziare o di collegarsi da remoto.</p> <p>A nostro giudizio la mancanza di una possibilità di ricorso non è coerente con la ACD.</p> <p>Quest' anno abbiamo esempi alquanto appropriati a sostegno della nostra tesi: ADR e SEA (Gestori degli Aeroporti di Roma e Milano) hanno calendarizzato le rispettive consultazioni per lo stesso giorno.</p> <p>Lo stesso dicasi per ADP e SAGAT.</p>
		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito ai criteri di rappresentatività in audizione, al suo quorum costitutivo e alla maggioranza richiesta per il conseguimento dell'intesa		
2	2.4.2			<p>Una rigida definizione del quorum o dei meccanismi di voto per accertare "l' assenso degli utenti" non dovrebbe essere alla base della regolazione.</p> <p>Ogni Aeroporto presenta caratteristiche uniche e la quota di mercato dell' utente principale varia sostanzialmente da uno scalo all' altro.</p> <p>Vi sono inoltre, purtroppo, casi in cui utenti ed associazioni non possono partecipare alle consultazioni a causa di conflitti con altre consultazioni o eventi.</p> <p>Le consultazioni possono essere convocate dai Gestori in date in cui gli esperti in materia, quasi sempre provenienti dagli Head Offices delle Compagnie, non sono disponibili. Conseguentemente, il voto da remoto entro un tempo ragionevole dovrebbe essere consentito, anche alla luce del fatto che nel corso della stessa consultazione potrebbero emergere elementi o intervenire chiarificazioni atti ad influenzare i punti di vista degli utenti.</p> <p>Laddove è previsto un meccanismo di voto, questo dovrebbe essere utilizzato per riflettere le opinioni degli utenti per le valutazioni da parte dell' Autorità , ma non dovrebbe impedire agli utenti la possibilità di presentare ricorsi alla Autorità stessa.</p> <p>Il meccanismo di voto potrebbe tener conto dei seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La necessità di assicurare la rappresentanza di Vettori (passeggeri e cargo) e (dove ciò è rilevante) della Aviazione Generale

				<ul style="list-style-type: none"> Negli aeroporti in cui un Vettore ha una rilevante/significativa quota di mercato, il quorum e ed il meccanismo di voto dovrebbero essere tali da assicurare un ragionevole equilibrio. Gli utenti dovrebbero avere il diritto di votare in consultazione, per delega, dopo la consultazione entro un tempo ragionevole. Qualsiasi avente diritto al voto dovrebbe avere la possibilità di delegare un altro soggetto (utente o associazione) a votare per suo conto. <p>La Regolazione non determina chiaramente se agli utenti sia richiesto di esprimersi solo sulla proposta tariffaria nel suo complesso, sulle singole componenti tariffarie, sugli investimenti o sugli standard di qualità.</p> <p>Generalmente, le opinioni sulla proposta tariffaria sono registrate separatamente da quelle sugli investimenti.</p>
3	3.1.1	Documento di consultazione		<p>IATA ha prodotto due pubblicazioni riguardo agli elementi che dovrebbero essere forniti durante la consultazione. Una versione in formato Excel è qui allegata.</p> <p>Inoltre, le linee guida generali sono disponibili sul sito web della Associazione.</p> <p>Anche il Thessaloniki Forum ha pubblicato delle linee guida in merito a consultazioni e trasparenza.</p>
3	3.1.1.2f			<p>Gli Aeroporti dovrebbero fornire evidenze dei piani messi in atto durante l'ultimo ed il prossimo periodo tariffario per incrementare la loro efficienza operativa e finanziaria.</p> <p>I requisiti di efficienza non dovrebbero essere teorici.</p> <p>Gli aeroporti dovrebbero impegnarsi ad implementare misure di contenimento dei costi e di innalzamento dei livelli di efficienza.</p> <p>Gli Aeroporti dovrebbero fornire evidenze dei piani messi in atto durante l'ultimo ed il prossimo periodo tariffario per incrementare la loro efficienza operativa e finanziaria.</p>
3	3.1.1.2f	<p>...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, calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del dataset alimentato tramite i report di contabilità regolatoria di cui alla Parte</p>	<p>Ogni anno, entro la fine del mese di ottobre, l'Autorità si impegna a rendere disponibile al gestore <i>e agli utenti</i>.... <i>L'autorità pone in consultazione l'indicatore di produttività.</i></p>	<p>Gli Utenti dovrebbero avere accesso alle stesse informazioni fornite dai Gestori e dovrebbero essere messi in condizione di fornire contributi in merito agli indicatori di produttività proposti.</p>

		V.2, da utilizzare per la revisione dei diritti aeroportuali e validi per l'intero periodo tariffario		
3	3.1.1.3d	relazione illustrativa delle previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo tariffario, redatta secondo quanto previsto alla Misura 3.1.2, corredata di tabella riassuntiva delle unità di servizio previste per ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuno dei prodotti regolati, questa ultima su supporto informatico elaborabile;		I Gestori dovrebbero fornire anche le previsioni aggiornate per i 5 anni seguenti così da assicurare la visibilità dei piani previsti per gli anni a venire.
	3.1.1.3e	Piano degli investimenti che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario, redatto secondo quanto previsto alla Misura 3.1.3, con indicazione: (i) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), (ii) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi e dalle eventuali innovazioni tecnologiche introdotte dal Piano, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli <i>standard</i> di servizio reso alla utenza; (iii) dell'impatto del traffico atteso sull'utilizzo delle principali infrastrutture e dei relativi sottosistemi (es. <i>stand</i> , <i>gates</i> , pontili, controlli di sicurezza, ecc.); (iv) con riferimento agli importi relativi a ciascun intervento, dell'allocazione ai singoli prodotti regolati e all'insieme dei prodotti non regolati, su supporto informatico elaborabile;		Il Gestore Aeroportuale dovrebbe dimostrare di aver consultato gli utenti quando il piano era ancora modificabile e dare evidenza dell'uso fatto delle eventuali osservazioni di questi ultimi.
3	3.1.1.3g	relazione sulla capacità dell'impianto aeroportuale, nonché dei livelli operativi di servizio (LoS) delle principali infrastrutture ed installazioni aeroportuali, esistenti all'Anno base e previsti per il Periodo tariffario, valutati secondo la metodologia elaborata da IATA, in collaborazione con ACI, e pubblicata nella 10° edizione dell'" <i>Airport Development Reference Manual</i> ";		Raccomandiamo la adozione della ultima (11esima) versione dell' <i>Airport Development Reference Manual</i> (ADRM).
3	3.1.3	Piano degli interventi		Il Gestore Aeroportuale deve dimostrare di aver consultato gli utenti quando il piano era ancora modificabile e dare evidenza dell'uso fatto delle eventuali osservazioni di questi ultimi
3	3.1.3.9	Il Piano darà evidenza degli investimenti, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal gestore incentivi alla realizzazione		Il pre-finanziamento non è compatibile con le dinamiche dei mercati competitivi e non dovrebbe essere consentito.

		o forme di prefinanziamento		Le politiche ICAO (in particolare il document 9562) mettono in guardia dal rischio di pre-finanziamento e specificano che questo si dovrebbe considerare come ultima risorsa , in casi eccezionali e sulla base di norme molto stringenti.
3	3.1.4.f	<p>Piano della qualità e tutela ambientale</p> <p>1. Il gestore è tenuto a presentare, ai fini della procedura di consultazione, il Piano della qualità e della tutela ambientale, in merito al quale gli utenti dell'aeroporto possono esprimere le proprie osservazioni e controproposte.</p> <p>2. Il Piano di cui al punto 1, conforme ai criteri stabiliti da ENAC, con particolare riferimento alla Carta dei servizi, contiene:</p> <p>.....</p> <p>f) informazioni di <i>benchmark</i> con riferimento agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.</p>		L'informazione disponibile sugli Aeroporti Europei è molto limitata , principalmente a causa della scarsa trasparenza dei Gestori. L' unica misurazione utilizzata in maniera consistente è l' ASQ prodotta da ACI , che però presenta diverse manchevolezze , dato che è basata sulle percezioni , non contempla il coinvolgimento dei vettori e produce risultati non sempre pubblicati in maniera trasparente.
3	3.2.1	Documentazione informativa da parte del gestore all'Autorità		L' Autorità dovrebbe riservarsi la facoltà di richiedere informazioni addizionali
		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito all'attuale prassi di trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA, di cui alla Misura 4.1.2.		
4	4.1.1.3	<p>Entro il termine massimo di 80 giorni dall'avvio della procedura di consultazione, come stabilito dall'articolo 1, comma 11-<i>bis</i>, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di servizi di assistenza a terra svolti in regime di monopolio e del corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità – e la pubblica sul proprio sito <i>web</i>, dichiarando ufficialmente conclusa la procedura e dandone contestuale comunicazione</p> <p>a) agli utenti dell'aeroporto;</p> <p>b) per informativa, alle Associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali.</p>	<p>Entro il termine massimo di 80 giorni dall'avvio della procedura di consultazione, come stabilito dall'articolo 1, comma 11-<i>bis</i>, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di servizi di assistenza a terra svolti in regime di monopolio e del corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità – e la trasmette all'Autorità che , svolte le verifiche del caso , dichiara ufficialmente conclusa la consultazione e autorizza il Gestore a pubblicare i nuovi diritti sul proprio sito web, dandone contestuale</p>	<p>Ad una prima interpretazione di questo paragrafo , si potrebbe intendere che , in caso di accordo in consultazione , la proposta tariffaria non sia oggetto di scrutinio da parte di ART.</p> <p>Ragionevolmente , anche in caso di un largo o unanime consenso degli utenti su tariffe e investimenti, l' Autorità dovrebbe validare la proposta finale prima di qualsiasi comunicazione ai sistemi di biglietteria per assicurare , ad esempio , che questa sia coerente con l' Art. 80 del dl 1/2012 e l' Art. 37 del dl 201/2011.</p> <p>Raccomandiamo che sia la approvazione dell' Autorità , e non la mera pubblicazione sul sito del Gestore , a dare inizio al processo che consente alla Compagnie di aggiornare i sistemi di biglietteria.</p> <p>Inoltre , alla luce del fatto che una quota rilevante dei biglietti è acquistata in largo anticipo rispetto alla data del volo , segnaliamo che un preavviso di 3-4 mesi rispetto alla entrata in vigore delle nuove tariffe aeroportuali sarebbe necessario.</p>

			comunicazione a) agli utenti dell'aeroporto; b) per informativa, alle Associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali.	
4	4.1.2.1	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 biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE	I In caso di intesa tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, contestualmente al ricevimento della comunicazione dell'esito positivo della verifica dei Modelli definitivi effettuata dall'autorità di vigilanza preposta , il gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore (ai sensi dell'art. 3 della L. 27/07/2000 n. 212 e della sentenza del Consiglio di Stato n. 2732/2017) , a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE	I nuovi livelli dei diritti aeroportuali a carico del passeggero possono considerarsi validati, solo dopo la verifica da parte dell'autorità vigilante, previa verifica della loro legittimità sulla base della normativa vigente in materia. Entrata in vigore del nuovo livello dei diritti aeroportuali sulla base della data di vendita, vedi causa legale sentenza Consiglio di Stato in occasione del 2017 sul tema dell'addizionale comunale.
5	5.1.2	Documento informativo annuale	A partire dal primo anno del periodo tariffario, il gestore provvede a pubblicare, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente ... il Documento informativo annuale, contenente le seguenti informazioni: 1) rapporto sui piani di efficientamento aeroportuale	
5	5.3	Monitoraggio degli investimenti		In generale, nelle consultazioni annuali si dovrebbero fornire anche aggiornamenti sulle effettive funzionalità o capacità che saranno generate dall'infrastruttura. Mentre i ritardi nelle lavorazioni o i costi eccedenti sono relativamente semplici da identificare e sono inclusi nel modello, tutti gli investimenti dovrebbero essere presentati con un « business case » e i Gestori dovrebbero illustrare annualmente agli utenti se gli investimenti hanno permesso di ottenere i benefici attesi.
6	6.1.5.d			Non supportiamo il benchmarking delle tariffe aeroportuali. Né il livello né la dinamica delle tariffe applicate in altri scali possono costituire

				<p>un quadro di riferimento per gli scali italiani</p> <p>Riteniamo che il benchmarking di monopoli con altri monopoli sia inappropriato e che potrebbe dar luogo a politiche di pricing eccessivamente onerose per gli utenti.</p> <p>Per quanto riguarda gli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 1m di passeggeri , rileviamo che in Europa questi scali , considerando che non oggetto della ACD , non sono generalmente regolati , particolarmente con le modalità proposte da ART.</p> <p>Vi sono inoltre difficoltà oggettive nella selezione di un gruppo appropriato di peers.</p> <p>Le tariffe dovrebbero essere basate su costi efficienti.</p>
6	6.3.1.3 b	<p>Istanza di risoluzione della controversia</p> <p>3 A pena di inammissibilità, l' istanza deve :</p> <p>....</p> <p>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;</p>	<p>b) essere presentata da un soggetto che abbia preso parte alla consultazione , o abbia formalmente dimostrato interesse alla proposta o abbia inviato osservazioni preventive</p>	<p>I soggetti che hanno manifestato il proprio interesse e i propri punti di vista in forma scritta dovrebbero essere considerati a tutti gli effetti come partecipanti alla consultazione.</p> <p>Gli utenti dovrebbero sempre avere la possibilità di appellarsi all' ART.</p> <p>Per esempio , un utente dovrebbe avere il diritto di presentare ricorsi/istanze all' ART se ritiene che il quadro regolatorio sia stato disapplicato o che l' accordo presenti profili discriminatori.</p>
9	9.3	Ammissibilità dei costi operativi	<p>g) oneri derivanti da cattiva gestione, come i crediti concessi a vettori</p>	<p>I crediti inesigibili per diritti aeroportuali o altri servizi non dovrebbero essere inclusi dato che il rischio credito dei Vettori è già remunerato con il WACC.</p> <p>Generalmente i Gestori richiedono alle Compagnie pre-pagamenti o lettere di credito.</p>
11	11.1	Capitale investito netto (CIN)		Si prega di consultare la sezione 1.5 della risposta
11	11.2.1.c	<p>CIN rivalutato</p> <p>....</p> <p>c) lavorazioni in corso (LIC) all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile, risultante dal bilancio di tale annualità e al netto delle progettazioni</p>		<p>In principio non siamo favorevoli alla capitalizzazione delle LIC perchè questa costituisce un pre-finanziamento di opere che potrebbero non essere mai utilizzate o richieste.</p> <p>Dovrebbe esserci un meccanismo per assicurare che le LIC non siano eccessive così che il Gestore sia incentivato a rispettare i tempi di consegna e messa in opera.</p>
12	12.2	3. Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere argomentate dal gestore, le aliquote da utilizzare a fini tariffari ...	3. Salvo documentate eccezioni che potranno, previa consultazione con gli utenti , di volta in volta essere argomentate dal gestore, le aliquote da utilizzare a fini tariffari ...	<p>Il punto di vista degli utenti , come soggetti penalizzati da piani di ammortamento eccessivamente celeri , dovrebbe essere tenuto nella debita considerazione.</p> <p>I valori presenti in tabella non corrispondono esattamente alle linee guida di ICAO o di IATA/ACI.</p> <p>Si prega di consultare la sezione 1.8 della risposta</p>

13	13.1.1	Tasso di remunerazione del capitale investito		<p>La conversione al WACC reale dovrebbe essere applicabile solo se anche il CIN è reale.</p> <p>Questa sezione presenta ambiguità rispetto ai casi in cui si può utilizzare il WACC real o nominale. Ciò è legato al modello utilizzato per la « asset base valuation ».</p> <p>In linea con i nostri commenti su altre misure , abbiamo preferenza per una RAB non rivalutata. In ogni caso , il WACC utilizzato dovrebbe essere coerente nel tempo e i Gestori non dovrebbero avere la possibilità di cambiare la metodologia applicata per i cespiti esistenti.</p>
13	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 dell'ultimo mese dei rendimenti lordi del BTP decennale, rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento all'ultimo dato disponibile.	<p>Si dovrebbe assicurare la consistenza del dato facendo riferimento ad un lasso temporale definito.</p> <p>Le quotazioni spot possono influire alquanto significativamente su questo tipo di rilevazioni.</p> <p>Una media delle quotazioni giornaliere sarebbe più appropriata.</p> <p>Alternativamente , si potrebbe adottare una proiezione dei valori futuri se pubblicata dalla Banca di Italia o da analoghe Istituzioni.</p>
13	13.5.2	Tax rate (T)		<p>Si prega di consultare la sezione 1.4.2 della risposta.</p> <p>Dovrebbe prevedersi un meccanismo di adeguamento alle imposte effettivamente pagate.</p>
13	13.6.1	Gearing		Gli Aeroporti dovrebbero fornire evidenze dei piani messi in atto durante l'ultimo ed il prossimo periodo tariffario per incrementare la loro efficienza operativa e finanziaria.
13	13.6.2	Costo del debito		Si prega di consultare la sezione 1.4.2 della risposta.
13	13.6.3	Il beta		Si prega di consultare la sezione 1.4.2 della risposta.
		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle modalità di computo del WACC incrementale.		
14		WACC incrementale		Si prega di consultare la sezione 1.4.3 della risposta.
		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito ad altri eventuali oneri da ricomprendere nella componente tariffaria per oneri normativi.		
17	17.4	Componente tariffaria per oneri normativi		<p>In linea generale non condividiamo il principio per cui il canone di concessione che non ha alcuna connessione ai costi ed è fissato senza alcun coinvolgimento degli utenti , debba essere pagato da questi ultimi.</p> <p>La scelta del modello di proprietà non dovrebbe avere alcun impatto sulle tariffe regolate.</p> <p>Nessun canone concessorio dovrebbe essere addebitato agli utenti.</p> <p>Si prega di consultare la sezione 1.8 della risposta.</p>

18	18.	<p>Dinamica della componente tariffaria di gestione</p> <p>1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore la stima annuale della componente tariffaria di gestione, in applicazione del meccanismo di price cap, deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica:</p> $TG_{t+1} \leq TG'_t \cdot (1 + Pt+1 - Xt)$	<p>Non comprendiamo il motivo per cui si considera che l' inflazione costituisca un fattore di indicizzazione appropriato per qualsiasi componente delle tariffe.</p> <p>L' inflazione generale non dovrebbe essere considerata ed ogni variazione di uno specifico componente tariffario (costo del lavoro , dei materiali etc.) dovrebbe essere già riflessa nel fattore di produttività.</p> <p>Queste considerazioni riguardano sia la prima formula che la formula che determina il livello tariffario con riferimento all' anno-ponte.</p> <p>Il meccanismo proposto per la determinazione del contributo commerciale utilizza fattori dell' anno-base.</p> <p>Ciò significa che un Gestore può realizzare profitti eccessivi nell' arco del periodo per poi modificare le attività all' inizio dell' anno-base per minimizzare il contributo.</p> <p>Il passaggio al modello single-till eliminerebbe questa possibilità.</p>
		<p>Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle finalità e ai criteri adottati per il trattamento dei margini da attività accessorie, con particolare riferimento:</p> <p>al computo della quota base $\mu 0$;</p> <p>alla metodologia per la determinazione del fattore $f1$, correlato al livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali;</p> <p>alla metodologia per la determinazione del fattore $f2$, correlato alla capacità aeroportuale residua di pista e di terminal.</p>	
19		<p>Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie</p>	<p>Si prega di consultare la sezione 1.3 della risposta.</p> <p>In sintesi , siamo dell' avviso che ART dovrebbe adottare un approccio single-till per gli aeroporti italiani e che non vi siano motivazioni a sostegno della applicazione di approcci diversi.</p> <p>Qualora ART dovesse decidere di mantenere l' approccio proposto , facciamo notare che la formula attualmente prevista è inefficace perchè trasferirà – nel migliore dei casi – il 66% dei profitti eccedenti derivanti dalle attività collaterali a quelle regolate.</p> <p>Fatichiamo a comprendere il motivo per cui venga concesso ai Gestori la esclusività sul 33% degli extra profitti .</p> <p>Le formule proposte da ART avranno raramente un impatto significativo e potrebbero indurre a comportamenti inappropriati in termini di allocazione dei beni e di incentivi.</p> <p>Come misura minima, il grado di correlazione tra attività commerciali ed aeronautiche dovrebbe essere considerato.</p>

20				<p>L' adeguamento all' inflazione si dovrebbe applicare solo in caso di utilizzo del CIN rivalutato.</p> <p>Si prega di consultare la sezione 1.5 della risposta.</p>
25 , 26				<p>Non dovrebbe mai esserci un beneficio o un coefficiente positivo basato su un premio per la qualità dei servizi.</p> <p>Il livello di qualità di un aeroporto è già un componente intrinseco delle tariffe pagate dagli utenti.</p> <p>Il fattore $\Delta T_{lgk,t+1}$ dovrebbe aggiustarsi alla effettiva realizzazione della funzionalità prevista.</p> <p>Ad esempio , se un progetto è finalizzato nei tempi previsti ma non realizza la funzionalità attesa , ci dovrebbe essere un aggiustamento.</p> <p>Vedi anche i commenti sulla misura 11 relativa alle lavorazioni in corso.</p>
27	27.2	Indicatori di qualità		<p>Gli indicatori analitici dovrebbero essere approvati dagli utenti , con la preferenza per gli indicatori misurabili oggettivamente rispetto a rilevazioni a campione su indicatori di percezione.</p>
27	27.4.3	3. L'applicazione del sistema si traduce quindi in una variazione tariffaria da applicare in egual misura su ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, che può assumere un valore variabile tra -2% e +1%		<p>Non dovrebbe esserci alcuna variazione incrementale nei casi in cui l' aeroporto raggiunga o superi gli obiettivi.</p> <p>Tali obiettivi dovrebbero essere sufficientemente sfidanti ed al contempo realistici.</p> <p>Risultati positivi sono spesso ottenuti a spese di costi inefficienti o grazie a soluzioni non concordate preventivamente con gli utenti.</p> <p>Riteniamo che una remunerazione del capitale virtualmente già garantita sia di per sè un riconoscimento ampiamente sufficiente per i Gestori.</p>
31		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito all'individuazione di un tasso di remunerazione del capitale investito diversa da quella prevista per il Modello A.		Vedere l'allegato E
32		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle modalità di semplificazione introdotte per gli aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri.		Vedere l'allegato E
		Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alla previsione, ai fini della determinazione delle "poste figurative di trasferimento" $PFT_{t,L,j}$, di assorbire in via prioritaria, prima di fare ricorso ad incrementi tariffari, almeno il 50% dei margini da attività accessorie di ogni singolo aeroporto della Rete.		
43				<p>Rimaniamo dell' avviso che le reti e i sistemi aeroportuali sono in linea generale inefficienti ed incoerenti con le economie di mercato.</p> <p>Pertanto non siamo favorevoli a che queste siano incluse nel modello.</p> <p>Qualora ART dovesse decidere per la permanenza di reti e sistemi aeroportuali nel Modello , a nostro giudizio gli aeroporti interessati dovrebbero contribuire con il 100% dei profitti non aeronautici al contenimento</p>

				<p>delle tariffe ancor prima di qualsiasi trasferimento economico da uno scalo all' altro.</p> <p>Non vi sono ragioni perchè gli utenti ed i passeggeri debbano accollarsi l' onere di investimenti fatti in un aeroporto che non utilizzano mentre quest' ultimo può realizzare e trattenere per se i profitti derivanti dalle attività commerciali.</p> <p>Un tale comportamento ci sembra ben lontano dalle modalità tipiche di un' azienda che opera in un mercato competitivo.</p>
		<p>Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle modalità di costituzione del Sistema aeroportuale, nonché sui criteri di selezione degli aeroporti in esso inclusi, sulla base dei seguenti valori degli indicatori di riferimento:</p> <p>densità di popolazione per km2 superiore a 500 abitanti per la definizione di agglomerato urbano;</p> <p>90 minuti di viaggio come soglia di indifferenza della scelta della popolazione dell'agglomerato urbano per raggiungere gli scali del Sistema;</p> <p>P%,90 relativi alle percentuali di popolazione servite dagli aeroporti del Sistema.</p>		
49				<p>Rimaniamo dell' avviso che le reti e i sistemi aeroportuali sono in linea generale inefficienti ed incoerenti con le economie di mercato.</p> <p>Pertanto non siamo favorevoli a che queste siano incluse nel modello.</p> <p>Il tempo di viaggio di 90 minuti (auto ? treno ?) è a nostro giudizio una misura arbitraria e inadatta per una applicazione indiscriminata.</p> <p>La distanza dovrebbe considerarsi caso per caso .</p> <p>Ad esempio , mentre per un determinato segmento di popolazione 90 minuti potrebbero essere un tempo appropriato , altri segmenti potrebbero considerare accettabili tempi superiori o inferiori in funzione delle loro possibilità di spesa o della destinazione prescelta.</p> <p>La definizione di ART di un sistema aeroportuale consente che il gruppo di aeroporti che serve lo stesso agglomerato possa essere indifferentemente di proprietà congiunta o separata.</p> <p>Dal nostro punto di vista , si tratta di una distinzione cruciale.</p> <p>In presenza di un assetto proprietario singolo e unificato , un sistema aeroportuale è a tutti gli effetti una rete aeroportuale.</p> <p>Siamo dell' opinione che queste reti non dovrebbero esistere alla luce delle loro stesse inefficienze economiche.</p> <p>La proprietà comune implica che vi sia piena conoscenza dei costi e proventi di ogni singolo aeroporto e che il Gestore possa aggirare gli obblighi imposti dalla regolazione per applicare tariffe eccessive.</p>

				<p>Si prega di consultare la sezione 1.6 della risposta</p> <p>Nel caso in cui diversi aeroporti , con differenti assetti proprietari, servono la stessa area , presumiamo che un qualsiasi « sistema » esisterebbe allo scopo di coordinamento e di allocazione del traffico tra i singoli scali senza trasferimenti economici.</p> <p>Non ci sembra che ciò costituirebbe un sistema aeroportuale</p>
56		<p>Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito ai criteri di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali ed alla tipologia di driver proposti.</p>		<p>Il meccanismo di allocazione proposto da ART presenta diversi aspetti che a nostro giudizio meritano un approfondimento :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Esso non descrive chiaramente come le aree e i costi condivisi o comuni siano allocati. 2. Non tiene conto del design aeroportuale come fattore della allocazione 3. Non considera eventuali decisioni legali di altre giurisdizioni nè tiene conto dei beni indissociabili <p>Si prega di consultare la sezione 1.3 della risposta</p>
60		<p>a) gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al gestore, tenendo eventualmente conto di un livello minimo di performance da richiedere agli utenti, nell'ottica di una allocazione chiara e precisa delle responsabilità tra i vari agenti coinvolti nei diversi processi e di una cooperazione fattiva tra i soggetti stessi;</p>	<p>a) <i>gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al gestore a fronte dei diritti aeroportuali pagati dagli utenti.</i></p>	<p>Il testo proposto non è conforme alle prescrizioni dell' art. 9.2 della ACD.</p> <p>Gli utenti hanno tutto l' interesse a collaborare fattivamente al buon andamento complessivo dello scalo , ma la condivisione di responsabilità formalizzata in un atto regolatorio non è prevista dalla normativa.</p> <p>Raccomandiamo inoltre che , negli aeroporti con una significativa attività cargo , in tali accordi si tenga debito conto anche dei KPIs inerenti a questa tipologia di traffico.</p> <p>Vedi IATA position paper on Service Level Agreements qui allegata</p>
62		<p>Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis del d.l. 78/2009</p>		<p>Sosteniamo l'impegno di ART nell'applicare il quadro regolatorio proposto a tutti gli aeroporti, compresi quelli che sono firmatari di uno speciale accordo di concessione, ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis del Decreto Legge 78/2009. Tuttavia, notiamo che a causa di quanto statuito nel contratto esistente , gli aeroporti di Roma (FCO / CIA) potrebbero essere gli unici non assoggettati al quadro normativo proposto (ad esempio hybrid-till, efficienza e WACC) .</p> <p>Attendiamo con molto interesse di conoscere le opinioni di ART su come il quadro normativo possa essere applicato a tutti gli aeroporti italiani con un SMP , senza eccezioni.</p>
Annesso 11		<p>Indicatori di produttività (KPI)</p>		<p>Questa lista di indicatori è presentata come « indicativa ».</p> <p>Alcuni aspetti riguardano la misurazione della performance dei Vettori o dei</p>

				Ground Handlers invece di quella dell' aeroporto.
--	--	--	--	---