

Delibera n. 152/2019

Proposta di revisione dei diritti per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) – periodo tariffario 2019-2022. Esiti della verifica sulla corretta applicazione dei Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017.

L’Autorità, nella sua riunione del 21 novembre 2019

- VISTO** l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità);
- VISTA** la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;
- VISTI** gli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, di recepimento della citata direttiva 2009/12/CE, ed in particolare l’articolo 76, commi 1 e 2;
- VISTO** il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, ed in particolare l’articolo 1, commi 11-*bis*, 11-*ter* e 11-*quater*;
- VISTO** il decreto-interministeriale n. 6 del 18 gennaio 2018, che designa la rete aeroportuale pugliese costituita dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto;
- VISTA** la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, recante “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 - Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”, ed in particolare i capitoli 1 (Ambito di applicazione), 3 (Procedura di revisione dei diritti aeroportuali), 4 (Informativa da parte del gestore e dei vettori), 5 (Esito della consultazione) e 6 (Attività di vigilanza) del Modello 2 (di seguito: Modello), con la medesima delibera approvato;
- VISTA** la Posizione n. 1/2016 sulle “Linee guida del MIT inerenti le incentivazioni per l’avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori, ai sensi dell’art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9” adottata dall’Autorità l’8 settembre 2016;
- VISTA** la nota del 25 agosto 2019, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 9956/2019 e la relativa documentazione a corredo, assunta agli atti dell’Autorità al prot. 9957/2019, con cui la Società Aeroporti di Puglia S.p.A. (di seguito: AdP), affidataria in concessione della gestione della rete aeroportuale pugliese costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, ha notificato all’Autorità l’avvio, in data 16 settembre 2019, della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2019-2022, in applicazione del Modello;

- VISTA** in particolare la documentazione, in lingua italiana ed inglese, che AdP ha trasmesso all’Autorità e presentato alla propria utenza aeroportuale ai fini della consultazione, in merito ai contenuti della suddetta proposta;
- VISTA** la delibera n. 120/2019 del 12 settembre 2019, recante “*Proposta di revisione dei diritti per la Rete aeroportuale pugliese (scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto). Avvio procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017*”;
- VISTA** la nota del 16 ottobre 2019, assunta agli atti al prot. 12662/2019 e la relativa documentazione a corredo, assunta agli atti al prot. 12663/2019, con cui AdP ha provveduto alla formale trasmissione all’Autorità del verbale dell’audizione degli utenti del 16 ottobre stesso e della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali, comunicando la chiusura della procedura di consultazione degli utenti avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2019-2022, con il raggiungimento del parere favorevole degli utenti;
- CONSIDERATO** che l’istruttoria svolta dai competenti Uffici ha previsto:
- la partecipazione alla citata audizione degli utenti aeroportuali;
 - la valutazione della documentazione prodotta da AdP, al fine di verificarne la coerenza con il Modello;
 - la trasmissione alla società AdP da parte dell’Autorità, con nota prot. 13962/2019 del 31 ottobre 2019, di una richiesta di chiarimenti e informazioni riguardo ad una serie di problematiche di carattere tecnico-economico;
 - la convocazione in audizione di AdP, tenutasi in data 4 novembre 2019, al fine di chiarire ulteriormente le problematiche riscontrate, nonché la valutazione della documentazione in seguito trasmessa dalla società (prott. ART 14371/2019 e 14372/2019 del 7 novembre 2019);
 - la richiesta, con nota dell’Autorità prot. 14716/2019 del 13 novembre 2019, di chiarimenti in ordine al riscontro fornito da AdP con la citata nota prot. 14371/2019, e la valutazione delle informazioni e della documentazione conseguentemente trasmesse da AdP con note del 15 novembre 2019 (prot. ART 14811/2019) e del 18 novembre 2019 (prott. ART 14943/2019 e 14919/2019);
- RILEVATO** che, sebbene dalla documentazione agli atti emerga la necessità di ulteriori approfondimenti sulla erogazione dei contributi all’attività volativa, dagli esiti dell’istruttoria emerge come tali erogazioni, nel caso di specie, non producano effetti diretti sulla determinazione del livello dei diritti aeroportuali, rendendo così possibile pronunciarsi, nel rispetto dell’articolo 1, comma 11-*bis*, del d.l. 133/2014, sulla conformità ai Modelli della proposta tariffaria presentata dal gestore;
- CONSIDERATO** in particolare che, al fine della acquisizione dell’attestazione di conformità, risulta necessario che AdP provveda all’elaborazione di una proposta tariffaria emendata in considerazione dei seguenti aspetti, emersi dall’istruttoria svolta:
- a. per l’allocazione a fini regolatori dei costi operativi, si deve far riferimento a quanto previsto dal paragrafo 8.2.1, del Modello;

- b. per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi di capitale, si deve far riferimento a quanto previsto dal paragrafo 8.3.1, punto 1, del Modello;
- c. ai sensi del paragrafo 8.10, punto 2, del Modello, il computo degli oneri afferenti al servizio antincendio, di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, deve essere effettuato attraverso il meccanismo del parametro v ;
- d. ai sensi del paragrafo 8.4.4, punto 2, del Modello, l'obiettivo di efficientamento deve essere definito in esito alla consultazione con gli utenti;
- e. ai sensi del paragrafo 8.8.2, punto 1, del paragrafo 8.8.3, punti 2 e 3, nonché del paragrafo 8.8.5, punto 4, del Modello:
 - i. il *risk free rate* è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia, con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di avvio della consultazione;
 - ii. il valore dell'indebitamento finanziario è da assumersi sulla base dell'indebitamento lordo annuale, calcolato come media - all'anno solare coincidente con l'Anno base - dei debiti finanziari a breve e medio-lungo termine;
 - iii. l'Equity è, nel caso di società non quotate, coincidente con il patrimonio netto;
 - iv. il β e di riferimento per società aeroportuali italiane non quotate è ricavato dal gestore indirettamente tramite il ricorso ai singoli β e derivanti da un campione di società paragonabili, per le quali è possibile estrapolare serie storiche di osservazioni settimanali su di un periodo di tre anni che si conclude con l'Anno base;
- f. ai sensi del paragrafo 8.5, punto 4, del Modello:
 - i. i crediti verso clienti, iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* del fatturato;
 - ii. i debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità analitica, al netto dei costi per il personale;
 - iii. i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori non possono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero;
- g. ai sensi del paragrafo 8.4.1, punto 2, del paragrafo 8.4.2, punto 1, del paragrafo 8.4.4, punto 3, del paragrafo 8.5, punti 6, 7 e 8, nonché del paragrafo 8.8.1, punto 1, del Modello, il tasso di inflazione programmata da adottare nelle diverse fasi di calcolo dei diritti aeroportuali deve essere quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile, posto che, al riguardo, rileva la data di notifica all'Autorità di avvio della procedura di consultazione;
- h. ai sensi del paragrafo 8.10.1, punti 1, 2 e 3, del Modello, il gestore fornisce evidenza programmatica, come stimabile all'Anno ponte, del parametro k

determinando i costi regolatori stimati per i nuovi investimenti, per ciascun anno del periodo tariffario, in ragione:

- i. della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione sul valore stimato del saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma algebrica delle lavorazioni incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del rispettivo cespite;
 - ii. dei costi operativi gestionali direttamente correlati alle opere realizzate;
 - iii. delle voci di costo afferenti agli investimenti che saranno realizzati nell'annualità immediatamente precedente;
 - iv. degli oneri di progettazione computati solo nell'anno successivo a quello di prevedibile entrata in esercizio dell'opera cui afferisce l'onere medesimo;
- i. ai sensi del paragrafo 8.4.2, punto 1, e del paragrafo 8.4.1, punto 2, del Modello il gestore provvede a:
- i. calcolare *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo tariffario, la variazione delle singole voci dei costi operativi relative al singolo prodotto regolato, definita, sulla base dei costi ammessi all'Anno base in ragione dell'elasticità delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU);
 - ii. determinare il parametro x_j in modo che, per il prodotto j , il valore attualizzato dei costi ammessi in ciascuna annualità (valutati in base allo sviluppo dei costi all'anno base) sia pari, nel corso del Periodo tariffario, al valore attualizzato dei corrispondenti ricavi previsti in ciascuna annualità;
- j. ai sensi del paragrafo 4.1.1, punto 1, del Modello, il gestore deve predisporre il documento di consultazione utilizzando dati afferenti alle WLU che siano coerenti con i criteri stabiliti dal paragrafo 4.1.2 del Modello;

OSSERVATO

che i rilevati profili comportano variazioni del regime tariffario sottoposto a consultazione;

CONSIDERATO

che, ai fini della verifica ed approvazione della corretta applicazione del Modello, la proposta tariffaria del gestore, come risultante dall'applicazione delle necessarie modifiche, deve pertanto essere, anche in considerazione del principio di trasparenza, sottoposta ad una nuova fase di consultazione degli utenti dell'aeroporto;

RITENUTO

conseguentemente che la proposta tariffaria, modificata in relazione agli indicati profili, debba essere trasmessa da parte di AdP agli utenti aeroportuali e all'Autorità entro 60 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera;

RITENUTO

che detta consultazione debba concludersi in tempo utile affinché AdP possa trasmettere all'Autorità l'esito di tale ulteriore fase di consultazione, corredato della documentazione di cui al paragrafo 5.1, punto 4, del Modello, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera;

CONSIDERATO

inoltre che il programma complessivo delle incentivazioni pubblicato sul sito web del gestore ai sensi delle “Linee guida inerenti le incentivazioni per l’avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori ai sensi dell’art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9”, in quanto non aggiornato in conformità alle stesse, risulta difforme rispetto alla documentazione relativa all’erogazione di contributi all’attività volativa messa dal gestore a disposizione dell’utenza ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.1.1, punto 3, lettera h), del Modello;

VISTA

la relazione istruttoria, prodotta dagli Uffici ed acquisita agli atti del procedimento;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. in merito alla proposta definitiva di revisione dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2019-2022, presentata a seguito della consultazione degli utenti dalla Società Aeroporti di Puglia S.p.A. (di seguito: AdP), affidataria in concessione della gestione della rete aeroportuale pugliese costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, e allegata alla presente come parte integrante e sostanziale (allegato 1), verificata rispetto al pertinente Modello tariffario di riferimento approvato con delibera dell’Autorità n. 92/2017 del 6 luglio 2017 (di seguito: Modello), si dispone che:
 - a) in relazione ai costi operativi ammessi ai fini regolatori, l’allocazione ai prodotti regolati e non regolati deve essere determinata secondo i criteri di cui al paragrafo 8.2.1 del Modello;
 - b) in relazione ai costi di capitale ai fini regolatori, l’ammissibilità e l’allocazione ai prodotti regolati e non regolati devono essere determinate secondo i criteri di cui al paragrafo 8.3.1 del Modello;
 - c) il computo degli oneri afferenti al servizio antincendio, di cui all’articolo 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, deve essere effettuato mediante l’applicazione del meccanismo del parametro v ;
 - d) con riferimento all’obiettivo di efficientamento, deve essere fornita adeguata informazione agli utenti, addivenendo alla relativa definizione in esito alla consultazione;
 - e) con riferimento al tema della remunerazione del capitale investito netto:
 - e.1 il *risk free rate* deve essere calcolato utilizzando la media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d’Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di avvio della consultazione;
 - e.2 il valore dell’indebitamento finanziario deve essere determinato sulla base dell’indebitamento lordo annuale, calcolato come media - all’anno solare coincidente con l’Anno base - dei debiti finanziari a breve e medio-lungo termine;
 - e.3 l’Equity deve essere determinato con riferimento al patrimonio netto all’Anno base;
 - e.4 il valore del parametro β_e deve essere determinato tramite il ricorso ai singoli β_e del campione derivati da serie storiche di osservazioni settimanali su di un periodo di tre anni che si conclude con l’Anno base;
 - f) con riferimento al saldo crediti debiti:
 - f.1 i crediti verso clienti devono essere allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* del fatturato;
 - f.2 i debiti verso fornitori devono essere allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non

pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità analitica, al netto dei costi per il personale;

- f.3 i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori non devono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero;
- g) con riferimento alle diverse fasi di calcolo dei diritti aeroportuali, deve essere adottato il tasso di inflazione programmata risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile alla data di notifica all'Autorità di avvio della procedura di consultazione;
- h) con riferimento ai costi regolatori stimati per i nuovi investimenti, il parametro k deve essere determinato, per ciascun anno del periodo tariffario, in ragione:
- h.1 della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione sul valore stimato del saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma algebrica delle lavorazioni incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del rispettivo cespite;
 - h.2 dei costi operativi gestionali direttamente correlati alle opere realizzate;
 - h.3 delle voci di costo afferenti agli investimenti che saranno realizzati nell'annualità immediatamente precedente;
 - h.4 degli oneri di progettazione, computati nell'anno successivo a quello di prevedibile entrata in esercizio dell'opera cui afferisce l'onere medesimo;
- i) con riferimento alla dinamica tariffaria:
- i.1 i coefficienti di elasticità, di cui al paragrafo 8.4.3 del Modello, devono essere applicati in funzione del variare del traffico (WLU);
 - i.2 il parametro x_j deve essere determinato in modo che, per il prodotto j , il valore attualizzato dei costi ammessi in ciascuna annualità (valutati in base allo sviluppo dei costi all'anno base) sia pari, nel corso del Periodo tariffario, al valore attualizzato dei corrispondenti ricavi previsti in ciascuna annualità;
- j) il gestore deve predisporre il documento di consultazione utilizzando dati afferenti alle WLU che siano coerenti con i criteri stabiliti dal paragrafo 4.1.2 del Modello;
2. si prescrive a AdP l'avvio di una ulteriore fase di consultazione, secondo la seguente procedura:
- a) la proposta tariffaria, predisposta in conformità a quanto previsto al punto 1 e corredata da un documento esplicativo delle modifiche apportate, nonché dalla necessaria documentazione di supporto, deve essere pubblicata da parte di AdP sul proprio sito *web* e contestualmente trasmessa agli utenti aeroportuali ed all'Autorità, entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente delibera;
 - b) contestualmente alla trasmissione della proposta di cui alla precedente lettera a), AdP deve convocare, secondo i principi di cui al punto 3.4 del Modello, una nuova audizione degli utenti aeroportuali nel corso della quale sia prevista l'acquisizione di un accordo su tale proposta; l'audizione può avvenire a partire dall'11° giorno successivo alla data della suddetta trasmissione;
 - c) l'esito di tale ulteriore fase di consultazione deve essere trasmesso all'Autorità entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, corredato della documentazione di cui al paragrafo 5.1, punto 4, del Modello;
3. si prescrive inoltre a AdP di:
- a) assicurare l'aggiornamento del programma complessivo delle incentivazioni pubblicato sul sito *web* del gestore ai sensi delle "Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte

aeree da parte di vettori ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9";

- b) applicare, con entrata in vigore in data 16 dicembre 2019, ed in via temporanea fino al 30 aprile 2020, il livello dei diritti emerso dalla fase di consultazione chiusa il 16 ottobre 2019;
 - c) ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario conseguenti alla proposta elaborata in ottemperanza ai punti 1 e 2, facendo subentrare detto nuovo livello a partire dal 1° maggio 2020, con vigenza estesa al resto del periodo tariffario di cui trattasi;
 - d) effettuare entro il 31 dicembre 2020 l'eventuale recupero tariffario nei confronti degli utenti aeroportuali (di segno positivo o negativo), conseguente all'applicazione del livello dei diritti ricalcolati ai sensi della precedente lettera c) per il periodo intercorrente fra la relativa entrata in vigore ed il 30 aprile 2020;
 - e) fornire all'utenza dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del paragrafo 5.2 del Modello, e nell'ambito del Documento informativo annuale, oltre alle ordinarie comunicazioni, un'ampia e documentata informazione riguardo alle modalità di recupero tariffario di cui alla lettera d);
4. l'inottemperanza a quanto prescritto ai punti 1, 2 e 3 è sanzionabile da parte dell'Autorità ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
5. della data dell'audizione di cui al punto 2, lettera b), fra gestore aeroportuale ed utenti della rete aeroportuale pugliese, è data comunicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità;
6. l'Autorità si riserva ogni valutazione di competenza in esito ad ulteriori approfondimenti sulla erogazione dei contributi all'attività volativa da parte del gestore della rete aeroportuale pugliese.

Torino, 21 novembre 2019

Il Presidente

Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)