

RELAZIONE ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI

Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

SOMMARIO

| | |
|---|-----------|
| 1. PREMESSA | 4 |
| 2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE | 6 |
| 2.1.1 Valutazioni preliminari..... | 7 |
| 2.2 Tematiche generali e ambito di applicazione | 9 |
| 2.2.1 Contenuti del Documento | 9 |
| 2.2.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 9 |
| 2.2.3 Approfondimenti | 12 |
| 2.2.3.1 <i>Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex art. 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009</i> | <i>12</i> |
| 2.3 Aspetti di natura procedurale | 14 |
| 2.3.1 Contenuti del Documento | 14 |
| 2.3.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 15 |
| 2.4 Tasso di remunerazione del capitale investito | 21 |
| 2.4.1 Contenuti del Documento | 21 |
| 2.4.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 22 |
| 2.4.3 Approfondimenti | 24 |
| 2.4.3.1 <i>WACC incrementale</i> | <i>24</i> |
| 2.5 Obiettivi di efficienza della gestione | 25 |
| 2.5.1 Contenuti del Documento | 25 |
| 2.5.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 25 |
| 2.5.3 Approfondimenti | 29 |
| 2.5.3.1 <i>Aspetti procedurali.....</i> | <i>29</i> |
| 2.6 Dinamica tariffaria | 31 |
| 2.6.1 Contenuti del Documento | 31 |
| 2.6.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 31 |
| 2.7 Trattamento del margine da attività accessorie..... | 35 |
| 2.7.1 Contenuti del Documento | 35 |
| 2.7.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 35 |
| 2.7.3 Approfondimenti | 38 |
| 2.7.3.1 <i>Trattamento del margine da attività accessorie.....</i> | <i>38</i> |
| 2.8 Qualità, tutela ambientale e SLA..... | 39 |
| 2.8.1 Contenuti del Documento | 39 |
| 2.8.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 39 |
| 2.9 Reti e sistemi aeroportuali..... | 41 |
| 2.9.1 Contenuti del Documento | 41 |
| 2.9.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 41 |
| 2.10 Incentivazione all'attività volativa | 43 |
| 2.10.1 Contenuti del Documento | 43 |
| 2.10.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 43 |
| 2.10.3 Approfondimenti | 44 |
| 2.10.3.1 <i>Incentivazione all'attività volativa</i> | <i>44</i> |
| 2.11 Contabilità regolatoria | 46 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 2.11.1 | Contenuti del Documento | 46 |
| 2.11.2 | Sintesi delle osservazioni e valutazione..... | 46 |
| 3. | Pareri pervenuti ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012 | 50 |
| 3.1 | Parere del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti | 50 |
| 3.2 | Parere del Ministero dell'economia e delle finanze | 53 |

1. PREMESSA

In data 13 settembre 2018, con delibera n. 84/2018, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità o ART) ha avviato il procedimento per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali dalla stessa precedentemente approvati¹.

Successivamente, con delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019, l’Autorità ha aperto la consultazione degli *stakeholders* con la pubblicazione del relativo documento di consultazione, costituito da 62 Misure regolatorie aggregate in 8 parti, aventi a oggetto, rispettivamente:

1. gli aspetti generali di regolazione, ovvero definizioni, ambito di applicazione, finalità e principi generali;
2. il Modello A, per la regolazione degli aeroporti con traffico superiore a un milione di passeggeri annui, comprensivo (i) degli aspetti procedurali per la revisione dei diritti, (ii) dei criteri di *costing* e *pricing* per la determinazione *ex ante* dei diritti con riferimento all’intero periodo tariffario, (iii) dei criteri e delle modalità di monitoraggio e adeguamento annuale nel corso del periodo tariffario medesimo;
3. il Modello B, per la regolazione degli aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui, con la definizione di una procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali;
4. principi e criteri per la regolazione tariffaria di Reti e Sistemi aeroportuali che adottano un sistema tariffario comune e trasparente, nonché le relative distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa;
5. la previsione del sistema di contabilità regolatoria e la relativa definizione di obblighi di separazione contabile;
6. principi e criteri di trattamento ai fini tariffari degli incentivi all’attività volativa;
7. principi e criteri di definizione dei *service level agreements* (SLA);
8. disposizioni transitorie e finali, con particolare riguardo all’entrata in vigore del provvedimento regolatorio in riferimento agli aeroporti oggetto dei contratti di programma *ex art. 17, comma 34-bis*, del d.l. 78/2009, i quali, ai sensi dell’art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 (che ha sostituito l’art. 73 del d.l. n. 1/2012) ricadono ora sotto la vigilanza dell’Autorità.

In riferimento allo schema di atto di regolazione posto in consultazione, entro il previsto termine del 30 settembre 2019 sono pervenuti i seguenti contributi:

- Turkish Airlines (prott. ART 11324/2019 e 11508/2019);
- SAVE (prott. ART 11333/2019 e 11515/2019);
- AICAI (prot. ART 11481/2019);
- Assoaeroporti (prot. ART 11522/2019);
- SEA (prot. ART 11527/2019);
- Easyjet (prott. ART 11529/2019, 11531/2019 e 11557/2019);
- A4E, IATA, IBAR (prott. ART 11532/2019 e 11559/2019);
- GESAC (prott. ART 11533/2019 e 11752/2019);
- Ryanair (prot. ART 11534/2019);
- ADR (prott. ART 11549/2019 e 11551/2019);
- Alitalia (prott. ART 11554/2019 e 11555/2019);
- Aragon Partners (prot. ART 11556/2019);

¹ I modelli contenuti nella delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014 sono stati oggetto di un limitato intervento di *mid term review* con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017 (cfr. Relazione istruttoria degli Uffici, delibera ART n. 92/2017: “con il provvedimento in consultazione, è stato sottoposto al mercato un limitata revisione del testo degli attuali Modelli regolatori, basato su una complessiva riscrittura finalizzata ad assicurare una maggiore chiarezza espositiva, effettuando i soli interventi emendativi strettamente necessari ad adeguare gli aspetti che hanno rivelato modalità applicative migliorabili, e tenendo conto inoltre della necessità di assicurare la coerenza dell’impianto regolatorio con le misure adottate per la tariffazione dell’accesso alle altre infrastrutture di trasporto, nonché, in relazione alla remunerazione del capitale (WACC), con il contesto di mercato”)

- ACI Europe (prot. ART 11560/2019);
- Alessandro Riolo (prot. ART 11579/2019);
- F2i SGR – Ardian (prot. ART 11752/2019).

I citati contributi, tempestivamente pubblicati sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, sono stati illustrati dai partecipanti alla consultazione nel corso dell’audizione innanzi al Consiglio, che si è tenuta in data 9 ottobre 2019 presso la sede dell’Autorità medesima.

Attesa la numerosità e la complessità dei contributi ricevuti nell’ambito della consultazione pubblica e tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, sono risultati necessari, per il completamento dell’istruttoria e dei correlati adempimenti procedurali, adeguati approfondimenti e valutazioni in merito ai contenuti delle osservazioni e delle proposte pervenute. A tal fine, con delibera n. 177/2019 del 19 dicembre 2019, il termine per la conclusione del procedimento è stato prorogato al 13 marzo 2020.

Con nota prot. 1814/2020 del 30 gennaio 2020, formalizzando la richiesta di parere ai sensi dell’art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012, l’Autorità ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché al Ministero dell’economia e delle finanze, lo schema di atto di regolazione perfezionato, a partire dal documento di consultazione, sulla base della valutazione delle osservazioni pervenute.

Con delibera n. 57/2020 del 12 marzo 2020, valutata l’opportunità di accogliere la richiesta del 9 marzo 2020 (prot. ART 3858/2020) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che in considerazione dell’urgenza connessa all’emergenza epidemiologica in corso, ha rappresentato l’esigenza di disporre di un maggior lasso di tempo per l’espressione del richiesto parere, il termine per la conclusione del procedimento è stato ulteriormente prorogato al 7 maggio 2020.

Con note del 5 maggio 2020 (prot. ART 6631/2020) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del 6 maggio 2020 (prot. ART 6680/2020) del Ministero dell’economia e delle finanze, sono stati acquisiti i previsti pareri dei predetti dicasteri. Al riguardo, le precisazioni al testo dei Modelli in oggetto, conseguenti ai contenuti dei pareri pervenuti, sono dettagliate nella relazione istruttoria.

Con la delibera n. 89/2020 del 7 maggio 2020, si è ritenuto di individuare nel 31 luglio 2020 il nuovo termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 84/2018, al fine di assicurare comunque la ragionevole durata.

A seguito della valutazione dei citati pareri e a conclusione dell’attività istruttoria, l’atto di regolazione, i cui contenuti sono stati meglio esplicitati e precisati sulla base di detta ulteriore valutazione, è stato sottoposto al Consiglio dell’Autorità per la relativa approvazione finale.

2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La relazione illustrativa relativa alla delibera n. 118/2019 reca la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo in esito alla procedura di consultazione, si rinvia al documento di cui all'Allegato A alla medesima delibera n. 118/2019 (di seguito: Documento) e alla citata relazione illustrativa.

Ciò premesso, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, della fase finale del procedimento, ossia:

- delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* in merito ai contenuti del Documento;
- delle relative e motivate valutazioni degli Uffici, preliminarmente sintetizzate secondo la seguente classificazione:

| Valutazione sintetica | Descrizione |
|--|---|
| Da accettare | Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo. |
| Da accettare, con modifiche | Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo, ed inoltre hanno richiesto la parziale riscrittura di altre parti del testo, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva. |
| Chiarimento | Osservazioni che hanno reso opportuno precisare la posizione dell'Autorità nella presente relazione istruttoria, senza la necessità di una riscrittura del pertinente testo del Documento. |
| Da respingere | Osservazioni che non hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità, sulla base delle motivazioni espresse nella presente relazione istruttoria. |
| Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | Osservazioni che, pur non comportando una revisione della posizione dell'Autorità, hanno richiesto la parziale riscrittura di parti del testo del Documento, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva. |

Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa quindi che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- sarà denominato **“Documento”** il citato documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 118/2019;
- sarà invece denominato **“Atto di regolazione”** il documento contenente le misure di regolazione dei diritti aeroportuali, allegato A alla delibera di conclusione del procedimento di revisione dei Modelli di regolazione avviato con la delibera n. 84/2018.

È opportuno rilevare altresì che la stesura finale dell'Atto di regolazione, rispetto al Documento, ha comportato lo stralcio delle Misure 48 e 49. Conseguentemente, è risultato necessario procedere ad una variazione della numerazione delle misure successive a quelle stralciate, nonché dei riferimenti alle stesse nel resto dell'Atto di regolazione.

2.1.1 Valutazioni preliminari

Sulla base delle norme istitutive, l’Autorità è chiamata a garantire che i gestori aeroportuali assicurino condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture aeroportuali da parte dei vettori aerei. A questi fini, la regolazione economica *ex ante* dell’Autorità deve essere elaborata secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.

In particolare, ART è chiamata a svolgere le funzioni di Autorità di vigilanza di cui agli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 di attuazione della direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali. In tale contesto, l’Autorità garantisce che, nella determinazione dei diritti, siano rispettati i principi di correlazione ai costi, di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza degli stessi, di non discriminazione tra i vettori, di orientamento alla media europea dei diritti, e che sia assicurato il rispetto delle norme e procedure che presiedono alla consultazione degli utenti².

Da ultimo, per effetto dell’art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 (“*Legge europea 2018*”), che ha novellato l’art. 73 del d.l. 1/2012, l’Autorità svolge funzioni di regolazione e di vigilanza anche con riferimento ai contratti di programma in deroga degli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Malpensa, Milano Linate e Venezia.

Per definire i criteri per la fissazione dell’ammontare dei diritti aeroportuali, con la delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014, l’Autorità ha elaborato tre Modelli, articolati sulla base del traffico annuale di passeggeri (a seconda che fosse superiore a 5 milioni, compreso tra 5 e 3 milioni e inferiore a 3 milioni). Successivamente, con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, gli stessi sono stati oggetto di un limitato intervento di *mid-term review* del testo.

Con il complessivo aggiornamento dei Modelli di cui all’Atto di regolazione scaturente dalla conclusione del procedimento di revisione dei Modelli di regolazione avviato con la delibera n. 84/2018 – come meglio illustrato nel seguito della presente relazione – si è previsto, in particolare, che i diritti aeroportuali siano determinati sulla base di due (e non più tre) Modelli, a seconda che il traffico di passeggeri annuo dello scalo interessato sia, rispettivamente, superiore o inferiore a 1 milione di unità, prevedendo altresì misure e oneri procedurali a carico dei gestori significativamente semplificati per quest’ultimo gruppo.

I nuovi Modelli dispongono inoltre che, sulla base di specifiche disposizioni transitorie, la regolazione economica dell’Autorità si applichi anche agli aeroporti in deroga, attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi ai contratti di programma o altro accordo tra le parti. Quanto alle funzioni di vigilanza di cui al citato art. 80 del d.l. 1/2012, esse sono esercitate a decorrere dall’entrata in vigore della legge n. 37/2019 anche con riferimento alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati, nonché a quelle di risoluzione delle controversie ad esse connesse, secondo le modalità e i termini previsti dall’atto di regolazione dell’Autorità.

Quattro sono le principali chiavi di lettura dei nuovi Modelli.

In primo luogo, rileva la maggiore trasparenza e possibilità di controllo sulla realizzazione degli investimenti programmati per il quadriennio del periodo regolatorio, attraverso la previsione di appositi criteri di contabilità regolatoria la cui applicazione consente di accertare che solo gli investimenti già realizzati e quelli in corso di realizzazione concorrano a determinare il valore annuale dei diritti.

In secondo luogo, è prevista la possibilità che, su richiesta motivata del gestore, l’Autorità riconosca la conformità ai Modelli di un rendimento aggiuntivo (per quanto temporaneo e sottoposto a condizioni), rispetto a quello ordinario per gli investimenti correlati all’innovazione tecnologica, alla sicurezza degli scali, alla qualità dei servizi e alla tutela ambientale.

² articolo 80 del citato d.l. 1/2012

In terzo luogo, in coerenza con la finalità indicata dalla legge di perseguire una “crescita bilanciata” della capacità aeroportuale, le misure introducono un *benchmark* di riferimento dell’efficienza delle gestioni, che consiste in un tasso di “produttività potenziale” indicato dall’Autorità e reso pubblico. A fronte di esso, all’esito della consultazione degli utenti, è definito un “tasso di efficienza reale” il cui eventuale scostamento dal *benchmark* è sottoposto ad uno specifico onere di motivazione.

In quarto luogo, i Modelli delineano una base regolatoria per le reti ed i sistemi aeroportuali ispirata a finalità di promozione della coesione territoriale e razionalizzazione del traffico come previste, rispettivamente, nei considerando 5 e 6 della Direttiva 2009/12/CE. Nella stesura di queste Misure, si è avuto riguardo, in particolare, all’esigenza di contemperare l’efficace utilizzo della capacità aeroportuale con il rischio di possibili effetti anticoncorrenziali dell’applicazione di tali istituti.

Rispetto ai Modelli oggi vigenti è stato, inoltre, confermato che gli utili da attività commerciali possono essere impiegati per finanziare gli investimenti in infrastrutture e incentivare lo sviluppo delle rotte (c.d. *dual till*). Non ultimo, con riferimento agli incentivi all’attività volativa, i Modelli prevedono obblighi di trasparenza rafforzati per evitarne un impiego potenzialmente discriminatorio e distorsivo della concorrenza.

In generale nell’elaborare i Modelli, l’Autorità ha inteso perseguire l’efficienza delle gestioni, la trasparenza dei costi e del processo di determinazione dei diritti e la non discriminazione nell’accesso alle infrastrutture, assicurando, in coerenza con i principi della Direttiva 2009/12/CE, un corretto svolgimento del processo di consultazione fra gestore e utenti e la possibilità di adire l’Autorità in caso di mancato accordo.

Nei Rapporti Annuali al Parlamento, l’Autorità ha periodicamente reso conto degli effetti della propria regolazione economica sulle tariffe, sull’andamento del traffico di passeggeri e sugli investimenti negli aeroporti. Ci si limita, in questa sede, a osservare che, nel periodo 2015-2019, gli aeroporti regolati sulla base dei Modelli ART hanno registrato una crescita del traffico e una diminuzione dei costi a volo unitario medio (ad un livello inferiore rispetto a quello degli aeroporti in deroga), consentendo al contempo l’avvio di investimenti approvati in linea tecnica dall’ENAC per importi significativi.

L’Autorità ha sin qui esaminato le procedure di revisione dei diritti da applicare a circa la metà degli aeroporti aperti al traffico commerciale, verificandone la conformità ai Modelli in essere. Una sintetica *overview* dell’attività di regolazione e vigilanza dell’Autorità nel settore aeroportuale è riprodotta nella seguente tabella:

| Stato della regolazione | Numero aeroporti | Aeroporti | Totale passeggeri 2018 | Share passeggeri 2018 |
|--|------------------|--|------------------------|-----------------------|
| Revisione tariffaria con Modelli ART – secondo ciclo | 11 | Pisa, Firenze, Bologna, Torino, Trieste, Parma, Palermo, Cagliari, Verona, Olbia, Genova | 46.052.025 | 24,92% |
| Revisione tariffaria con Modelli ART – primo ciclo | 9 | Bergamo, Napoli, Catania, Bari, Treviso, Lamezia Terme, Brindisi, Taranto, Foggia | 40.344.411 | 21,83% |
| In attesa di prima applicazione Modelli ART | 20 | Alghero, Cuneo, Bolzano, Trapani, Comiso, Pantelleria, Lampedusa, Reggio Calabria, Crotone, Perugia, Ancona, Pescara, Grosseto, Elba, Salerno, Rimini, Brescia, Albenga, Aosta e Forlì | 4.863.751 | 2,63% |
| Vigilanza su aeroporti «in deroga» | 5 | Roma Fiumicino/Ciampino, Milano Linate/Malpensa, Venezia | 93.550.662 | 50,62% |
| Totale complessivo | 45 | | 184.810.849 | 100,00% |

Come confermato dagli *stakeholders* nell’ambito della consultazione oggetto del presente procedimento, l’esercizio della regolazione dell’Autorità, fondato su principi di proporzionalità, trasparenza, stabilità e prevedibilità, ha consentito la realizzazione di rilevanti investimenti e lo sviluppo del traffico aeroportuale, in coerenza con gli obiettivi di *policy* del settore, pur in un contesto storico caratterizzato da rilevanti profili di concorrenzialità sia modale che nell’ambito della stessa *industry*.

In particolare, Assaeroporti, nel suo contributo, afferma che l’applicazione dei meccanismi tariffari vigenti

“ha contribuito complessivamente ai positivi risultati del settore, consentendo – soprattutto per gli scali di grandi e medie dimensioni – il reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione degli investimenti per l’adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali del nostro Paese, contribuendo a rendere il sistema aeroportuale italiano competitivo rispetto al mercato europeo e favorendo, pertanto, la crescita del traffico aereo che – si nota – ha visto l’Italia confermarsi come il quarto mercato europeo dell’aviazione, sia nel 2017 che nel 2018, con un tasso di crescita superiore alla media europea”; la stessa associazione afferma inoltre che “[q]uanto appena osservato assume particolare rilievo poiché dimostra che il sistema di regolazione tariffaria attualmente in vigore ha favorito una sempre maggiore concorrenza, nell’ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, non solo tra i gestori aeroportuali, ma anche tra vettori aerei (soprattutto per quegli scali dove le compagnie aeree sono dotate di significativa leva dal lato della domanda)”.

2.2 Tematiche generali e ambito di applicazione

2.2.1 Contenuti del Documento

La Parte I.4 del Documento definisce l’ambito di applicazione delle misure regolatorie in esso contenute. Le Misure 1 e 31 si riferiscono invece, rispettivamente, all’ambito di applicazione del Modello A e del Modello B. La Misura 62 del Documento contiene infine specifiche disposizioni sull’entrata in vigore delle misure regolatorie con riferimento ai contratti di programma ex art. 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009.

2.2.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|---------------|--|
| | ACI Europe | Si richiede di porre in essere una regolazione proporzionata e flessibile, che veramente consenta un’evoluzione delle consultazioni fra vettori e gestori focalizzata sull’assicurare migliori risultati per i viaggiatori. | Chiarimento | Si ritiene che l’atto di regolazione persegua l’obiettivo segnalato dal rispondente. |
| | Alessandro Riolo | Si suggerisce a chi ha la responsabilità politica di interrompere il processo di implementazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali proposti da ART, finché il governo nazionale ed il parlamento non avranno elaborato e approvato una strategia nazionale sul trasporto aereo e gli aeroporti. | Chiarimento | La regolazione dei diritti aeroportuali è disciplinata dalla legge, ed in particolare dalla Direttiva 2009/12/CE e dal d.l. 1/2012. |
| | Assaeroporti | Si contesta la sostanziale vanificazione, in ragione dei tempi e delle modalità della consultazione, dell’efficacia stessa della partecipazione al procedimento dei portatori di interessi. | Chiarimento | Si rileva che, proprio in ragione della complessità dei temi trattati, i termini per la consultazione sono stati fissati in ben 60 giorni (rispetto agli ordinari 30 previsti dai regolamenti dell’Autorità). |
| 62 | Easyjet | Non si ritiene chiaro il potere di ART di regolare ADR, che dovrebbe essere soggetta ad una regolazione più incisiva. | Chiarimento | Le prerogative di ART derivano dal combinato disposto del d.l. 1/2012 e della l. 37/2019. Esse sono state declinate in senso conforme alla vigente normativa. Le funzioni di vigilanza sono già pienamente in vigore, l’efficacia della regolazione, sui contratti di programma cd. in deroga, richiede la sottoscrizione di atti aggiuntivi ai contratti di programma o altro accordo tra le parti. |
| | Assaeroporti | Si richiede un compiuto riesame della proposta di revisione dei modelli tariffari vigenti e, all’esito, l’avvio di un nuovo procedimento istruttorio o, in subordine, di indire una seconda consultazione, previa pubblicazione di nuovi documenti che tengano conto e recepiscano le osservazioni svolte e gli ulteriori contributi ed approfondimenti che ci si riserva sin d’ora di effettuare nelle opportune sedi. | Da respingere | Si reputa che la valutazione delle osservazioni pervenute ed il conseguente emendamento dell’atto di regolazione, nelle parti per le quali sia stato ritenuto opportuno accogliere i rilievi dei rispondenti, non rendano necessaria una ulteriore fase di consultazione. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|------------------|-------------------------|---|---|--|
| | F2i - Ardian | Si ritengono opportune ulteriori consultazioni specifiche in relazione alla metodologia di determinazione del WACC e della X, accompagnate dalla pubblicazione di ulteriori documenti tecnici che illustrino, in maniera esaustiva e trasparente, i dettagli necessari a calcolarne puntualmente i valori, in modo da consentire al gestore di stimarne l'impatto sull'equilibrio economico-finanziario. | Da respingere | |
| Parte I.4 | Assaeroporti | Si ritiene ragionevole valutare il possibile innalzamento della soglia di accesso al modello semplificato (1 Mpax). | Da respingere | Circa le soglie di applicazione dei Modelli, si continua ritenere opportuno riferirsi in modo puntuale alla previsione normativa, che prevede sotto 1 MPax <i>"modelli semplificati di aggiornamento, anche annuale, dei diritti ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza"</i> . La scelta di riferirsi alla media degli ultimi due anni per i quali il dato sia disponibile (di norma corrispondenti all'anno Base e a quello che lo precede) appare giustificata dall'esigenza di rappresentare la dimensione dell'aeroporto alla luce delle rilevazioni più recenti, in un contesto fortemente dinamico. |
| | F2i - Ardian | Si ritiene che, nell'ottica di assicurare una maggiore proporzione tra l'intensità della regolazione ed il potere di mercato esercitato dal singolo aeroporto, sia opportuno innalzare la soglia di applicabilità del modello semplificato da 1 Mpax a 2 Mpax. | Da respingere | |
| | Alessandro Riolo | Si ritiene che il valore di soglia per l'applicazione del modello B debba essere fissato a 5 Mpax (anziché 1 Mpax), da valutare in base ai volumi di traffico relativi agli ultimi 3 anni (anziché 2 anni). | Da respingere | |
| 62 | SEA | Si contesta la sussistenza del potere dell'ART di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto fra SEA ed ENAC ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del d.l. n. 78/2009. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | Vedi approfondimento (paragrafo 2.2.3.1) |
| 01 62 | ADR | Si eccepisce la radicale insussistenza in capo a codesta Autorità del potere di introdurre modifiche al sistema di regolazione tariffaria previsto dal Contratto di Programma sottoscritto tra ENAC ed ADR ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del d.l. n. 78/2009. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |
| 62 | Assaeroporti | Si ritiene che la regolazione ART debba tener conto che i gestori aeroportuali titolari di contratti di programma ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del d.l. n. 78/2009 contribuiscono in modo sostanziale, grazie anche ai sistemi tariffari vigenti definiti secondo i principi e criteri posti alla base dei rispettivi contratti di programma, a rendere attrattivo l'intero sistema aeroportuale nazionale, attraverso, fra l'altro, la realizzazione di imponenti piani di investimento di lunga durata e il rispetto di standard qualitativi molto elevati, riconosciuti ed apprezzati anche a livello internazionale | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |
| 62 | SAVE | Si ritiene illegittima e, per questo motivo, espressamente contestata la proposta di disciplinare ex novo il sistema di regolazione dei diritti aeroportuali dei gestori che, come SAVE, hanno stipulato contratti di programma ai sensi dell'art. 17, co. 34-bis del D.L. n. 78/2012. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |
| 62 | SEA | Si ribadisce che l'intervento ipotizzato dall'ART si sovrappone e in più parti contrasta con la disciplina regolatoria alla base del vigente contratto di programma, inserendosi in un contesto in cui SEA ha già operato delle scelte gestionali ed effettuato rilevanti investimenti alla stregua di specifiche disposizioni di fonte primaria e delle correlate regole tecniche di attuazione, confidando nella relativa stabilità per l'intera durata della concessione. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |
| 62 | ADR | Si evidenzia che il modello A potrà trovare applicazione nei riguardi di ADR (e degli altri gestori nelle stesse condizioni) solo una volta che sarà intervenuta la scadenza del vigente Contratto di Programma stipulato ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del d.l. n. 78/2009. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|----------------|------------------|--|--|---|
| 62 | Turkish Airlines | Si ritengono del tutto insufficienti e generici i poteri citati alla Misure 62.2 e 62.3, in quanto nel periodo transitorio non permetterebbero all'ART di applicare effettivamente il nuovo Modello tariffario anche ai gestori degli aeroporti in deroga. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |
| 62 | A4E, IATA, IBAR | Si auspica l'applicazione del nuovo quadro normativo a tutti gli aeroporti italiani con significativo potere di mercato, senza eccezioni. | Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento | |
| 62 | ADR | Si ritiene che la modifica del modello di regolazione rischi di compromettere, in particolare in considerazione dell'ingente ammontare di investimenti già previsti fino al termine della concessione, il quadro positivo scaturito dall'applicazione del sistema di tariffazione pluriennale descritto nel Contratto di Programma di ADR e fondato su modalità e regole di aggiornamento tariffario valide per l'intera durata del rapporto concessorio, che assicurano adeguate garanzie di stabilità tariffaria con effetti positivi sul costo del capitale e sulla propensione della società di gestione ad investire in opere di ampliamento ed ammodernamento degli impianti aeroportuali. | Da respingere | Si ritiene che il modello regolatorio adottato dall'Autorità risponda efficacemente all'esigenza manifestata dal rispondente, sia in termini di stabilità tariffaria, sia in termini di adeguata incentivazione degli investimenti. Si veda in ogni caso l'approfondimento (paragrafo 2.2.3.1). |
| 01 31 32 | SEA | Si ritiene opportuno limitare gli interventi regolatori ai soli casi in cui i meccanismi di mercato non siano in grado di disciplinare il potere di mercato dei gestori aeroportuali, valutando la posizione di ciascun aeroporto e limitando l'imposizione di misure regolatorie <i>ex ante</i> ai soli casi in cui è chiaramente presente un deficit concorrenziale che non può essere rimediato in altro modo. | Da respingere | In ragione della prospettata revisione dell'assetto regolatorio eurounitario, si ritiene opportuno attendere l'esito prima di avviare procedimenti di preventiva verifica del <i>significant market power</i> (SMP) |
| | Easyjet | Si ritiene che l'intensità della regolazione debba essere proporzionata al potere di mercato esercitato dal singolo aeroporto. | Da respingere | |
| | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che l'intensità della regolazione debba essere proporzionata al potere di mercato esercitato dal singolo aeroporto, sulla base di una preventiva verifica del <i>significant market power</i> (SMP). | Da respingere | |
| | Easyjet | Si ritiene che l'intensità della regolazione debba essere proporzionata al potere di mercato esercitato dal singolo aeroporto. | Da respingere | |
| | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che l'intensità della regolazione debba essere proporzionata al potere di mercato esercitato dal singolo aeroporto, sulla base di una preventiva verifica del <i>significant market power</i> (SMP). | Da respingere | |
| | Alessandro Riolo | Si invita ad introdurre fra i principi generali l'obiettivo primario dell'intensificazione della connettività aerea. | Chiarimento | Premesso che quello indicato dal rispondente non rappresenta un obiettivo di carattere regolatorio, ma di politica dei trasporti, si ritiene che il <i>framework</i> regolatorio concepito dall'Autorità, orientato all'efficienza della gestione, alla concorrenza e alla non discriminazione, fornisca ai gestori adeguate leve gestionali utili, tra l'altro, anche per l'intensificazione della connettività aerea. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|----------|--|-----------------------------|---|
| | SEA | Pur a seguito di un'analisi che risente del limitato tempo messo a disposizione per una compiuta valutazione degli impatti che i nuovi modelli proposti da ART produrrebbero, soprattutto alla luce delle rilevanti discontinuità introdotte, si reputa che i modelli stessi siano caratterizzati da un approccio iper-regolatorio, contengano elementi penalizzanti nei confronti dei gestori aeroportuali e siano generalmente sproporzionati e privi di gradualità, in quanto privi di elementi incentivanti e indirizzati ad un approccio regolatorio <i>ex ante</i> piuttosto che a favorire l'attivazione spontanea di comportamenti virtuosi da parte dei gestori in risposta alle spinte del mercato | Da accettare, con modifiche | Le variazioni proposte dal rispondente al testo dell'atto di regolazione con riferimento alle singole misure (vedi <i>infra</i>), laddove caratterizzate da ragionevolezza, hanno determinato emendamenti alle misure regolatorie che si reputa costituiscano adeguato riscontro alle criticità segnalate. |

2.2.3 Approfondimenti

2.2.3.1 Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex art. 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 recante "*Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge europea 2018*"³, ART è stata individuata quale autorità di vigilanza competente in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai contratti di programma c.d. in deroga (di seguito: CdP o CdP in deroga) stipulati tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito: ENAC) e i gestori aeroportuali degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia (rispettivamente Aeroporti di Roma S.p.A., di seguito: ADR, Società Esercizi aeroportuali S.p.A., di seguito: SEA, e Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., di seguito: SAVE).

Il legislatore nazionale, come si evince dalle discussioni sulle linee generali del disegno di legge⁴, ha approvato l'art. 10 al fine di archiviare la procedura d'infrazione n. 2014/4187, avviata dalla Commissione Europea nei confronti dello Stato italiano e relativa all'attuazione della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali (di seguito: Direttiva) con la quale veniva, in particolare, contestata allo Stato italiano la violazione dell'art. 6, paragrafo 3, relativamente alla procedura da seguire in caso di disaccordo fra gestore e utenti sui diritti aeroportuali, e dell'art. 11 paragrafi 1, 3, 4, e 6 relativamente allo statuto e alle prerogative dell'autorità di vigilanza indipendente contemplata dalla Direttiva.

A tal riguardo, si osserva che novellando l'art. 73 del d.l. 1/2012, il legislatore del 2019, da un lato, sembrerebbe avere voluto estendere le funzioni di ART già espletate nei confronti degli altri gestori aeroportuali; dall'altro, non sembra però avere inteso superare il sistema dei CdP in deroga, tanto che il novellato art. 73, nell'estendere le funzioni dell'Autorità di cui al d.l. 1/2012 agli aeroporti di Roma, Milano e Venezia, richiama espressamente i "*contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102*".

Sembrerebbe, pertanto, che le esigenze straordinarie che hanno originariamente motivato il modello dei CdP

³ "1. L'articolo 73 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è sostituito dal seguente:

«Art. 73 (Autorità nazionale di vigilanza). - 1. L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. L'Autorità suddetta attua le funzioni trasferite con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel proprio bilancio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica».

⁴ Discussione del disegno di legge: S. 822 - Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018 (Approvato dal Senato) (A.C. 1432-A).

in deroga⁵, permangano, per il legislatore nazionale, indipendentemente dal soggetto vigilante.

Il nuovo quadro normativo, pertanto, richiede all’Autorità, in qualità di organismo di vigilanza di cui al d.l. 1/2012, di ricercare, ai fini dell’esercizio delle proprie funzioni, un possibile punto di incontro tra la *ratio* sottostante all’art. 17, comma 34 bis e i principi e le norme della Direttiva e della normativa nazionale di recepimento e individuare il perimetro di azione in tema di regolazione economica dei diritti e vigilanza.

I modelli di regolazione, posti in consultazione con la delibera n. 118/2019, prevedevano la loro applicabilità anche nei confronti dei gestori aeroportuali che hanno stipulato con ENAC i Contratti di Programma ex art. 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009 (parte I punto I.2.3 del documento in consultazione) secondo le modalità di cui alla Misura 62 del Documento (Misura 60 dell’Atto di regolazione).

Le osservazioni proposte in sede di consultazione hanno indotto gli Uffici ad effettuare ulteriori approfondimenti e a riformulare conseguentemente la Misura 62 del Documento (Misura 60 dell’Atto di regolazione).

Il punto 2 della Misura dispone ora che *“Per gli aeroporti di cui al comma 1, le funzioni di vigilanza di cui all’articolo 80 del d.l. 1/2012 sono esercitate dall’Autorità a decorrere dalla data di entrata in vigore della l. 37/2019 anche con riferimento alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati, nonché alle procedure di risoluzione delle controversie ad esse connesse, secondo le modalità e i termini del presente atto di regolazione”*. Si ritiene che la nuova formulazione superi i rilievi contestati in sede di procedura di infrazione prevedendo l’intervento dell’Autorità in caso di controversia nella definizione dei diritti aeroportuali tra gestore e vettori.

Il nuovo punto 1, invece, prevede che *“Con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall’articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, le misure di regolazione economica di cui al presente atto di regolazione sono suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario, nel rispetto dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012”*. In tal modo si ritiene, da un lato, che appaia più chiaro quali siano le funzioni e i poteri di cui alla Direttiva (vigilanza e regolazione economica) che l’ART esercita non solo nei confronti degli aeroporti con CdP ordinari, ma anche di quelli in deroga e dall’altro lato che sia fatta salva la libera determinazione delle parti contrattuali (ENAC e gestore) sulle modalità di aggiornamento dei CdP in deroga.

In sintesi, si ritiene che il punto di incontro tra la permanente vigenza del sistema dei CdP in deroga e l’individuazione di ART quale autorità che svolge *“le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto”* – ovvero il d.l. 1/2012 che assegna all’Autorità non solo compiti di vigilanza ma anche di regolazione economica attraverso la predisposizione di modelli tariffari (art. 76) – possa essere individuato prevedendo che l’applicazione del sistema tariffario dell’Autorità avvenga attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi – o accordi comunque denominati – tra concedente e concessionario. Tutti i CdP in deroga prevedono, infatti, clausole contrattuali proprio finalizzate ad adeguare i CdP stessi ad un mutato contesto normativo-regolatorio. In particolare:

- il CdP ENAC/SEA all’art. 13 (*“Atti aggiuntivi”*) prevede testualmente che: *“1. Al verificarsi nel corso del periodo regolatorio di fatti a carattere straordinario non prevedibili all’atto della stipula del contratto di programma od al sopraggiungere di disposizioni normative che possano avere un impatto significativo sul Piano degli investimenti e sul piano economico finanziario quali definiti all’atto della stipula, le Parti possono provvedere con Atti aggiuntivi alla revisione degli impegni assunti con il presente contratto di programma. (...) 3. L’approvazione degli Atti aggiuntivi avviene con le medesime modalità previste dalle disposizioni vigenti per l’approvazione del contratto di programma”*. Tale clausola è ripresa nel Documento tecnico di regolazione tariffaria (DTRT) allegato al CdP, in cui sono definiti i principi ed i criteri in base ai

⁵ ovvero, come rilevabile dallo stesso testo di legge: *“incentivare l’adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull’utilizzo di capitali di mercato del gestore”*.

quali ENAC e la Concessionaria provvedono a definire il sistema di tariffazione pluriennale applicabile alla concessionaria e le modalità del suo periodico aggiornamento (punto 3).

- il CdP ENAC/SAVE all’art. 13 del CdP (“Atti aggiuntivi”) prevede testualmente che: *“1. Al verificarsi nel corso del periodo regolatorio di fatti a carattere straordinario non prevedibili all’atto della stipula del contratto di programma od al sopraggiungere di disposizioni normative che possano avere un impatto significativo sul Piano degli investimenti, quale definito all’atto della stipula, e sul piano economico finanziario della Società, le parti possono provvedere con Atti aggiuntivi alla revisione degli impegni assunti con il contratto di programma. 2. La relativa approvazione avviene con le medesime modalità previste dalle disposizioni vigenti per l’approvazione del Contratto di programma.”*. Anche il relativo DTRT prevede la medesima clausola (punto 3).
- l’Atto unico Convenzione – Contratto di programma tra ENAC e ADR, stipulato in data 25 ottobre 2012 con riferimento alla concessione degli aeroporti di Roma all’art. 11, comma 3, prevede che *“Nei casi in cui cause di forza maggiore o fatti estranei alla responsabilità della concessionaria o mutamenti sostanziali del quadro normativo regolatorio - anche legislativo - alterino l’equilibrio economico finanziario del Piano economico-finanziario ultimo approvato (i) modificando la redditività delle attività regolate rispetto a quella desumibile dalla dinamica tariffaria individuata nel Piano economico finanziario ultimo approvato, ovvero (ii) Introducendo vincoli sulla redditività e sull’esercizio delle attività non regolate in difformità da quanto previsto alla stipula del presente Atto, le parti si impegnano ad individuare un accordo relativamente alle modifiche dei livelli tariffari e/o l’eventuale modifica degli interventi infrastrutturali e/o la modifica dei servizi prestati necessari per garantire il riequilibrio economico finanziario entro un periodo di 180 giorni dall’intervenuta alterazione dell’equilibrio economico finanziario. In mancanza di tale accordo il presente Atto potrà essere dichiarato risolto ai sensi del successivo art. 19 con il pagamento del relativo indennizzo”*. L’art. 21, comma 3 del medesimo CdP prevede poi che: *“3. È in facoltà di ENAC proporre alla Concessionaria, entro 60 giorni dalla introduzione delle nuove disposizioni normative in materia tariffaria, un nuovo contratto di programma, che assicuri l’equilibrio economico finanziario del Piano Economico Finanziario ultimo approvato. La Concessionaria potrà accettare, anche con modifiche, il nuovo contratto di programma nei successivi 30 giorni. Decorso il primo termine in assenza della proposta di ENAC ovvero il secondo termine senza la accettazione, anche con modifiche, del nuovo contratto di programma, la Concessionaria potrà dichiarare la risoluzione del presente Atto ai sensi del precedente comma 2. Parimenti la Concessionaria potrà dichiarare la risoluzione del presente Atto qualora il nuovo contratto di programma, accettato anche con modifiche della Concessionaria, non venga approvato con le modalità di cui al successivo art. 52 entro 180 giorni dalla introduzione delle nuove disposizioni normative in materia tariffaria”*.

In conclusione, non avendo il legislatore nazionale inteso superare il modello dei CdP in deroga, e prevedendo tali contratti – già in origine – la revisione degli impegni ivi assunti al sopraggiungere di nuove disposizioni in materia tariffaria, si ritiene che l’applicazione del nuovo sistema tariffario debba coinvolgere le parti contrattuali nelle previste revisioni contrattuali, con esclusione della Misura 6, dedicata espressamente alle “Attività di vigilanza”, che include la risoluzione delle controversie, e che, per superare i rilievi evidenziati dalla Commissione Europea nella procedura di infrazione sopra richiamata, dovrà trovare applicazione immediata anche nelle more dell’adeguamento tra concessionario e concedente delle pertinenti clausole contrattuali.

2.3 Aspetti di natura procedurale

2.3.1 Contenuti del Documento

La Parte I.1 del Documento contiene le definizioni applicate all’intero Atto di regolazione. Nell’ambito del Modello A, le Misure 2 e 3 si riferiscono invece, rispettivamente, alla procedura di revisione dei diritti aeroportuali e all’informativa da parte dei gestori e dei vettori in tale ambito; la Misura 4 contiene poi disposizioni circa gli adempimenti successivi alla consultazione, mentre la Misura 5 descrive il procedimento di consultazione annuale e di monitoraggio della qualità e degli investimenti. Infine, la Misura 6 disciplina

l'attività di vigilanza dell'Autorità. Nell'Annesso 11 sono individuati gli indicatori prestazionali (KPI) relativi alla gestione aeroportuale.

2.3.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|----------|-----------------|--|-----------------------------|---|
| I.1 Def. | SEA | Si richiede ad ART, con riferimento alla definizione di attività accessorie, di chiarire che quelle svolte al di fuori del sedime sono incluse nel perimetro se hanno impatto per gli utenti/passeggeri/altri soggetti del solo aeroporto gestito. | Da accettare | Si ritiene la variazione proposta utile per una maggiore precisione della definizione. |
| I.1 Def. | SEA | Riguardo la definizione di diritti aeroportuali, si evidenzia che tra i soggetti che versano corrispettivi ai gestori con riferimento ai prodotti regolati sono annoverabili, oltre agli utenti dell'aeroporto, anche gli <i>handlers</i> . | Da respingere | Il testo dell'atto di regolazione corrisponde esattamente a quello contenuto nella direttiva 2009/12/CE. |
| I.1 Def. | SEA | Circa la definizione di periodo tariffario, si ritiene che fra le fonti di informazione debbano essere inclusi anche gli atti contrattuali fra il gestore ed ENAC. | Da accettare | Si ritiene la variazione proposta utile per una maggiore precisione della definizione. |
| I.1 Def. | SEA | Si ritiene necessario che il <i>template</i> di Piano Finanziario Regolatorio (PFR) debba essere posto in consultazione prima della fine del procedimento di revisione dei Modelli aeroportuali. | Da respingere | In generale, i contenuti dei prospetti di contabilità regolatoria sono adeguatamente descritti nella Parte V del Documento, sia in termini di centri di costo/ricavo (Misura 58.2 del Documento, Misura 56.2 dell'Atto di regolazione), sia in termini di componenti tecnico-economiche (Misura 58.3 del Documento, Misura 56.3 dell'Atto di regolazione). Sulla base delle attività di raccolta delle informazioni (con riferimento ai periodi temporali 2013-2017 e, successivamente, 2018-2019) finalizzate all'alimentazione del <i>dataset</i> utilizzato per le analisi econometriche, qualora se ne presentasse l'effettiva esigenza, si valuterà l'elaborazione di un manuale per la redazione degli schemi contabili, da sottoporre al confronto con gli <i>stakeholders</i> . Si precisa inoltre che l'utilizzo di detti prospetti da parte dei gestori aeroportuali è previsto soltanto a partire dall'annualità 2022, con riferimento al bilancio d'esercizio 2021, in coerenza con i termini di entrata in vigore dell'Atto di regolazione. Quanto al <i>template</i> di PFR, si precisa che si tratta solamente della trasposizione delle misure contenute nell'Atto di regolazione in una serie di tabelle a contenuto razionalizzato, al fine di facilitare sia l'inserimento dei dati da parte del gestore che la verifica di conformità dell'Autorità. |
| I.1 Def. | SEA | Si invita a valutare se la formulazione adottata con riferimento alle <i>stagioni IATA</i> sia valida anche in previsione della modifica del regime dell'ora legale nei Paesi dell'Unione Europea. | Da accettare | Si ritiene la variazione proposta utile per una maggiore precisione della definizione. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene necessario che il piano degli investimenti sia sottoposto a consultazione con gli utenti dell'aeroporto prima della sua approvazione in linea tecnica da parte di ENAC. | Da respingere | Argomento non di specifica competenza dell'Autorità. |
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che la consultazione debba essere prevista anche in assenza di variazioni dei livelli tariffari e debba riguardare anche gli investimenti. | Da accettare, con modifiche | È stato chiarito, alla Misura 2, che i gestori aeroportuali sono tenuti ad avviare in ogni caso la consultazione al termine di ogni periodo regolatorio. Al riguardo, si precisa che l'avvio della consultazione non è strettamente legato all'approvazione da parte di ENAC di un nuovo piano degli investimenti, posto che risulta sempre possibile, per il gestore, la definizione di una dinamica tariffaria partendo dal livello degli investimenti già approvato. Si conferma invece che non è di competenza ART la specifica consultazione in tema di investimenti. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|-----------------------------|--|
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che la procedura di consultazione possa essere avviata anche su richiesta di uno o più utenti o loro associazioni. | Da respingere | Si rileva che i singoli utenti, in merito a presunte violazioni dei principi di cui all'art. 80 del d.l. 1/2012, dispongono dello strumento della segnalazione all'Autorità, la quale assicura la vigilanza al riguardo secondo le previsioni di legge. Si ritiene, invece, corrispondente a principi di ragionevolezza e proporzionalità che l'avvio della consultazione per una revisione tariffaria sia da correlare all'esistenza di una qualificata maggioranza di utenti favorevoli. |
| 02 | Easyjet | Si ritiene necessario assicurare che le consultazioni non si tengano soltanto in occasione della revisione dei diritti aeroportuali (ossia, in pratica, ogni cinque anni). | Chiarimento | Alla Misura 2.1, punto 1, è già esplicitamente specificato che la consultazione periodica degli utenti "va tenuta almeno una volta l'anno, dandone comunicazione all'Autorità". |
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che la documentazione predisposta dal gestore per la consultazione sia resa disponibile entro 24 ore dal momento della registrazione dell'utente all'apposito portale. | Da accettare, con modifiche | Anche in considerazione delle tempistiche ridotte per la consultazione con l'utenza (80 giorni), appare opportuno accettare l'osservazione. Tuttavia, si è ritenuto di porre il termine a due giorni lavorativi, anche in ragione della numerosità degli accessi da prefigurare per i maggiori aeroporti. |
| 02 | SEA | Si richiede che venga chiarito in che modo e in quali tempi gli utenti debbano formalizzare ai gestori la futura attività volativa sullo scalo al fine di essere ammessi alla consultazione. | Chiarimento | La Misura oggetto di osservazione, che riguarda il perimetro degli utenti ammessi alla consultazione, persegue l'obiettivo di assicurare la più ampia trasparenza alla procedura di consultazione, tenendo conto del fatto che: |
| 02 | SEA | Si richiedono chiarimenti sul concetto di "evidenza documentale" contenuto nella Misura con riguardo ai soggetti che hanno concluso la loro operatività sullo scalo. | Chiarimento | - fra i soggetti che hanno conseguito WLU nelle due stagioni IATA precedenti alla consultazione possono esservene alcuni che hanno già formalizzato al gestore l'intenzione di interrompere l'attività volativa sullo scalo; - possono esservi soggetti che, in ragione di una futura attività sullo scalo, siano interessati alla consultazione anche se, come appare evidente, non avendo conseguito WLU nelle due stagioni IATA precedenti la consultazione non dispongano, di fatto, di diritto di voto. Si ritiene in ogni caso che l'evidenza documentale in questione – tanto per la conclusione dell'operatività quanto per la formalizzazione del suo futuro avvio – sia da correlare alle usuali modalità di accordo fra ciascun gestore e i vettori per l'assegnazione della capacità aeroportuale. |
| 02 | SEA | Si propone che la comunicazione agli utenti di avvio della consultazione sia effettuata per il tramite del Comitato utenti dell'aeroporto. | Da respingere | Si ritiene che, almeno con riguardo agli utenti di aviazione commerciale, debba essere assicurata la comunicazione diretta dell'avvio della consultazione. Modalità semplificate possono essere di volta in volta definite dal gestore aeroportuale con riferimento agli utenti dell'aviazione generale, nel rispetto delle previsioni di cui alla Misura 2.4.2, punto 7, posta in consultazione, nel quale si prescrive che "il gestore assicura l'adeguata partecipazione degli operatori dell'aviazione generale". |
| 02 | Turkish Airlines | Si richiede di indicare esplicitamente l'ammissibilità della partecipazione all'audizione tramite collegamento telematico. | Chiarimento | Si ritiene che quanto già previsto nel Documento alla Misura 2.4.2, punto 2 – che si conferma nell'Atto di regolazione così come posta in consultazione – sia esplicito al riguardo. |
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che la comunicazione al gestore della partecipazione all'audizione in forma associata possa essere effettuata dall'utente anche di persona, al momento dell'audizione. | Da respingere | La Misura non esclude che il gestore possa accettare anche PEC che pervengano il giorno stesso dell'audizione. Si ritiene in ogni caso che una delega scritta da parte del legale rappresentante del singolo utente sia necessaria. |
| 02 | ACI Europe | Si ritiene opportuno che la determinazione del livello di consensi necessario per il raggiungimento di un'intesa sostanziale tenga conto dell'esistenza, per la maggior parte degli aeroporti, di vettori che detengono un forte contropotere di mercato in ragione delle quote di traffico esercitate. | Da accettare | Per rispondere alle osservazioni, di cui si condividono le ragioni, si ritiene che la formulazione prospettata da ART nella Misura 2.4 – la quale prevede un quorum costitutivo relativamente basso ed un quorum deliberativo pari alla maggioranza assoluta dei partecipanti all'audizione – debba essere |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|---------------------------------|---|
| 02 | Turkish Airlines | Considerata l'eventualità che un utente abbia un WLU pari o superiore al 50% – soprattutto nel caso di aeroporti con traffico compreso fra l'1 e i 3 milioni di passeggeri – si propone di mantenere i <i>quorum</i> di voto già previsti in questi casi dalla delibera n. 92/2017. | Da accettare | modificata riprendendo quanto già presente nei modelli vigenti (paragrafo 3.4.2 punto 9): <i>“Nel caso in cui un unico Utente dell'aeroporto detenga una quota degli stessi superiore al 50%, l'intesa si considera raggiunta con una quota pari a quella dell'Utente maggiormente rappresentato, incrementata del 10% della quota residua degli Utenti per assicurare un consenso significativo”</i> . |
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che il meccanismo di voto in audizione (per il quale non è chiaro se si debba riferire all'intera proposta o a ogni sua singola componente, agli investimenti e agli standard di qualità) non debba essere rigidamente definito, ma adattarsi alle peculiari condizioni di ciascun gestore, con riferimento a (i) necessità di assicurare la rappresentanza degli utenti di aviazione commerciale e generale, (ii) tenere conto della presenza di vettori con rilevanti quote di mercato; dovrebbe inoltre essere possibile l'espressione di voto in remoto entro un tempo ragionevole, nonché la possibilità di delega del diritto di voto ad altro soggetto (utente o associazione). | Da respingere, con precisazioni | Si ritiene che la soluzione proposta da ART nel Documento, come modificata nell'Atto di regolazione a seguito delle osservazioni pervenute, sia tale da contemperare le diverse esigenze rappresentate dal rispondente. Non risponde invece a principi di ragionevolezza la richiesta di espressione di voto differito in remoto, in quanto si ritiene incompatibile con la trasparenza, l'efficienza e la regolarità del procedimento. Appare comunque opportuno precisare nel testo, ai fini di maggiore chiarezza, che si prevede una votazione unica per la proposta nel suo complesso. |
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede di estendere a 7 giorni il termine per la finalizzazione dei verbali dell'audizione, prevedendone inoltre la sottoscrizione per via telematica. | Da respingere, con precisazioni | Si ritiene di confermare il termine dei 2 giorni lavorativi, prevedendo l'adozione un modulo preimpostato (il cui <i>template</i> è stato predisposto all'Annesso 12 dell'Atto di regolazione) da inviare via PEC per l'accettazione e la contestuale sottoscrizione del verbale, che il vettore ha a sua volta ricevuto a mezzo PEC da parte del gestore. |
| 02 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede di estendere la possibilità di presentare istanza di risoluzione delle controversie anche ai soggetti che, pur non avendo potuto partecipare all'audizione, abbiano presentato formalmente osservazioni preventive alla proposta di revisione dei diritti aeroportuali. | Da respingere | Anche in considerazione dell'introduzione della modalità di partecipazione telematica, non si ritiene di accogliere la richiesta. Per agevolare la partecipazione dello stesso vettore a più consultazioni che si tengono nel medesimo periodo dell'anno, si ritiene tuttavia auspicabile – anche con il coinvolgimento delle associazioni di categoria dei gestori e dei vettori – un coordinamento delle date e degli orari delle consultazioni. |
| 02 | SEA | Si richiede che venga precisato che sia il <i>quorum</i> partecipativo (punto 9), sia quello deliberativo (punto 10) si riferiscono solo ai soggetti muniti di delega. | Chiarimento | Si ritiene che quanto previsto nel Documento alla Misura 2.4.2, punto 6, posta in consultazione, sia esplicito al riguardo, laddove indica che <i>“Il diritto di voto è riservato ai soli soggetti provvisti di delega scritta da parte del legale rappresentante dell'utente aeroportuale”</i> . |
| 02 | SEA | Si richiede che venga precisato che, in assenza di sottoscrizione entro il termine da parte dell'utente, faccia testo quanto riportato nel verbale dell'audizione stilato dal gestore. | Da accettare | Nel condividere l'osservazione, si è ritenuto di integrare il testo dell'Atto di regolazione con <i>“come registrata nel verbale”</i> . |
| 02 | SEA | Si richiede che possa adire ART per la risoluzione delle controversie solo il soggetto che ha partecipato all'audizione munito di regolare delega. | Da accettare | Nel condividere l'osservazione, si è ritenuto di modificare il testo dell'Atto di regolazione per esplicitare in modo più chiaro che il diritto di adire ART per la risoluzione delle controversie è correlato, per ciascun utente dell'aeroporto, all'espressione di voto in audizione. |
| 02 | Turkish Airlines | In considerazione dell'introduzione del <i>quorum</i> costitutivo, si suggerisce di prevedere a carico del gestore l'onere di comunicare direttamente agli interessati, in via formale, anche la convocazione di audizioni supplementari. | Da accettare | Nel condividere l'osservazione, si è ritenuto di modificare il testo dell'Atto di regolazione per esplicitare in modo chiaro che la convocazione delle eventuali ulteriori audizioni deve essere comunicata a tutti gli utenti dell'aeroporto nella stessa forma adottata per la prima di esse. |
| 02 | Turkish Airlines | Si ritiene necessario innalzare il <i>quorum</i> costitutivo, al fine di fornire adeguate garanzie di partecipazione alle compagnie con minori WLU. | Da respingere | Non si ravvede la correlazione fra l'innalzamento del <i>quorum</i> costitutivo e l'allargamento della platea dei partecipanti all'audizione. A tutela delle compagnie con minori WLU, va peraltro evidenziato che, in ogni caso, è possibile la partecipazione in forma associata, o per mezzo di delega ad altro soggetto. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|---------------------------------|--|
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si fornisce un elenco in forma di tabella con il set minimo di informazioni che dovrebbero essere fornite in consultazione da parte del gestore. | Da respingere | Si ritiene che il set di informazioni indicato dall'Autorità alla Misura 3 del Documento, che si conferma nell'Atto di regolazione, rappresenti adeguato bilanciamento, in termini di ragionevolezza e proporzionalità, fra il rispetto del principio di trasparenza, le esigenze di riservatezza commerciale e l'onere amministrativo a carico del gestore aeroportuale. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che i gestori debbano fornire agli utenti evidenza di piani di efficientamento realizzati (con conseguenti evidenze dei risultati conseguiti) e prospettici (con conseguenti impegni all'innalzamento dei livelli di efficienza). | Da respingere | Si ritiene che l'osservazione sia assorbita: (i) per quanto riguarda l'efficienza conseguita nel passato, da quanto già previsto nel Documento alla Misura 3.1.1. punto 3c; (ii) per quella prospettica, dall'applicazione del tasso di efficientamento risultante in esito alla consultazione con gli utenti, sulla base di un'adeguata e motivata proposta del gestore, avendo come riferimento la percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza fornita dall'Autorità. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che la relazione illustrativa delle previsioni di traffico copra un orizzonte temporale esteso anche ai 5 anni successivi al periodo tariffario di riferimento. | Da respingere | Per ragioni di proporzionalità e ragionevolezza, si ritiene sufficiente la limitazione dell'obbligo informativo all'orizzonte temporale attualmente previsto dai Modelli, che è commisurato all'estensione del periodo tariffario oggetto di consultazione. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che, con riferimento al piano degli investimenti, il gestore fornisca evidenza dell'avvenuta consultazione degli utenti prima della sua approvazione in linea tecnica, dando conto dell'esito delle eventuali osservazioni raccolte al riguardo. | Da accettare, con modifiche | Si ritiene ragionevole assicurare adeguata trasparenza alle eventuali procedure di consultazione effettuate dal gestore con riferimento alla pianificazione degli investimenti, in conformità a quanto previsto dal documento di consultazione alla Misura 3.1.3, punto 6. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si raccomanda, per la valutazione dei livelli operativi di servizio, l'adozione dell'ultima edizione (11) dell'Airport Development Reference Manual (ADRM) IATA. | Da accettare, con modifiche | Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, si è ritenuto opportuno fare riferimento per tale raccomandazione, più in generale, all'ultima edizione disponibile dell'ADRM. |
| 03 | Aragon Partners | Per uniformità fra le parti del documento, con riferimento alla documentazione fornita dal gestore su supporto informatico, si suggerisce di sostituire il termine "elaborabile" con "editabile". | Da respingere, con precisazioni | Condividendo l'esigenza di uniformare il documento nel senso auspicato dall'osservante, si ritiene di utilizzare il termine "elaborabile", anziché "editabile", in quanto maggiormente indicativo della possibilità, per l'utente, di effettuare autonome rielaborazioni, a partire dalla documentazione informatica presentata dal gestore aeroportuale. |
| 03 | Aragon Partners | Con riferimento alla documentazione fornita dal gestore su supporto informatico, si ritiene che la formulazione delle misure non debba limitarsi a prevedere l'utilizzo di fogli di calcolo come MS Excel, in favore dell'adozione da parte dei gestori di diversi e ulteriori strumenti informatici aziendali. | Da respingere | Si evidenzia come la previsione di utilizzo di strumenti software di larga diffusione, quali il foglio di calcolo, persegua l'obiettivo di fornire a tutti gli stakeholder e ad ART la possibilità di autonoma rielaborazione delle informazioni rese disponibili dal gestore. |
| 03 | Aragon Partners | Si ritiene che il modello standard definito da ART per il Piano Finanziario Regolatorio non debba sostituirsi ai sistemi informatici di pianificazione finanziaria adottati dai singoli gestori. | Chiarimento | Resta impregiudicata la possibilità per ciascun gestore di adottare, in totale autonomia, diversi e ulteriori strumenti informatici nelle fasi di pre-elaborazione a livello aziendale. |
| 03 | Turkish Airlines | Si ritiene necessario aggiungere, tra le informazioni fornite dal gestore agli utenti, uno specifico obbligo informativo relativo al periodo tariffario immediatamente precedente. | Chiarimento | L'obbligo di cui si richiede l'introduzione è già contemplato dall'Atto di regolazione alla Misura 3.1.1, punto 3c. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|-----------------------------|---|
| 03 | Ryanair | Si richiede ad ART di sviluppare una metodologia per le previsioni di traffico da porre alla base della dinamica tariffaria di periodo, al fine di evitare sottostime da parte dei gestori. | Da respingere | Si ritiene che le Misure dell'Atto di regolazione in merito alle previsioni di traffico siano caratterizzate dalla presenza di adeguati strumenti di controllo idonei ad evitare opportunistiche sottostime da parte dei gestori; tra esse, appare opportuno ricordare l'obbligo di coerenza con la pianificazione dello sviluppo aeroportuale e con le tendenze evolutive espresse dagli organismi di riferimento del settore. Inoltre, è espressamente previsto (Misura 3.3) che il gestore acquisisca, prima dell'apertura della consultazione, adeguate comunicazioni dai vettori con riguardo, tra l'altro, alle previsioni di traffico. |
| 03 | SEA | Si ritiene eccessivamente oneroso che le previsioni di traffico debbano essere oggetto, da parte del gestore, di aggiornamento annuale (peraltro solo a titolo informativo) con le medesime modalità esposte per la costruzione tariffaria. | Da accettare, con modifiche | Va osservato, innanzi tutto, che l'aggiornamento in questione presenta carattere eventuale; nel merito, appare comunque opportuno precisare nel testo che detta eventualità è da correlare alla presenza di significative discontinuità rispetto a quanto previsto <i>ex ante</i> . In tal caso, si reputa inoltre opportuno mantenere l'obbligo, anche per gli aggiornamenti, di aderenza ai principi sanciti dal Modello per le stesse previsioni di traffico <i>ex ante</i> . |
| 03 | Turkish Airlines | Si suggerisce all'Autorità di prevedere ulteriori destinatari della trasmissione del livello dei diritti aeroportuali, oltre all'indicato sistema delle biglietterie IATA. | Da respingere | Si evidenzia che, all'atto della chiusura della consultazione, il livello dei diritti è formalmente comunicato dal gestore sia agli utenti dell'aeroporto che, per informativa, alle associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali (Misura 4.1.1, punto 3). Si ritiene che, conseguentemente, ciascun utente possa autonomamente disporre la diffusione dell'informazione stessa, in base ai propri canali di vendita dei titoli di viaggio. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che il pre-finanziamento degli investimenti sia applicabile solo in casi eccezionali e sulla base di norme molto stringenti. | Chiarimento | Si ritiene che l'attuale disciplina normativa in materia (art. 2, commi 200-201, della legge n. 191/2009) sia già adeguatamente stringente in proposito. Peraltro, nell'ambito delle sue prerogative, ART è in condizione di esercitare adeguata vigilanza al riguardo, con particolare riferimento al rispetto dei principi di cui all'art. 80 del d.l. 1/2012. |
| 03 | SEA | Non si ritengono chiari gli incentivi o il prefinanziamento di cui si parla nella Misura. | Chiarimento | L'Atto di regolazione si riferisce, nel primo caso, all'introduzione di eventuali extra-remunerazioni del capitale investito (WACC incrementale), mentre nel secondo si fa riferimento alle specifiche norme in materia di pre-finanziamento (ed in particolare all'art. 2, commi 200-201, della legge n. 191/2009). |
| 03 | Aragon Partners | Si ritiene che rappresentino già oggetto del <i>template</i> di PFR predisposto da ART: (i) le informazioni circa la costruzione e valorizzazione del CIN, (ii) le informazioni circa i costi stimati per gli investimenti, (iii) le informazioni circa i costi stimati per gli oneri incrementali derivanti da disposizioni di legge o regolamentari, (iv) la possibilità di verifica delle procedure di calcolo. Risulterebbe in tal senso una duplicazione dell'informazione da fornire all'Autorità. | Da respingere | Si ritiene necessario, per ragioni di trasparenza e di chiarezza, mantenere inalterato l'elenco delle informazioni che il gestore è tenuto a fornire all'Autorità per l'esercizio delle sue funzioni. Resta fermo che il <i>template</i> allegato all'Atto di regolazione, come rilevato dallo stesso rispondente, costituisce adeguato strumento per la rappresentazione di una parte delle informazioni richieste. |
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Con riferimento al <i>benchmark</i> europeo in tema di standard qualitativi, si ritiene che l'informazione disponibile sia molto limitata. | Da accettare | Si è previsto di espungere il punto, alla luce della convergenza di più osservazioni circa la limitatezza dei dati disponibili. |
| 03 | ADR | Con riferimento al <i>benchmark</i> europeo in tema di standard qualitativi, si evidenzia la scarsa disponibilità di informazioni e confrontabilità dei dati. | Da accettare | |
| 03 | SEA | Con riferimento al <i>benchmark</i> europeo in tema di standard qualitativi, si evidenzia la scarsa disponibilità di informazioni e confrontabilità dei dati. | Da accettare | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|-----------------|---|---------------|--|
| 03 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che ART debba riservarsi la facoltà di richiedere informazioni aggiuntive al gestore. | Da accettare | Si è previsto di completare la Misura con la riserva indicata a favore di ART. |
| 03 | SEA | Si richiedono chiarimenti sul concetto di "eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario" cui si riferisce la Misura. In particolare, non è chiaro se ci si riferisca solo a quelle legate a nuovi investimenti e provvedimenti normativi o si debbano comprendere anche altre fattispecie, quali ad esempio l'incremento del traffico, ovvero la maggiore qualità del servizio offerto. | Chiarimento | Le "eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario" possono riferirsi a qualunque eventualità di carattere organizzativo-gestionale, ivi comprese quelle indicate dall'osservante. |
| 04 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che ART dovrebbe validare la proposta tariffaria prima di qualsiasi comunicazione al sistema delle biglietterie IATA da parte del gestore. | Da respingere | Si ritiene che l'attuale disciplina, in ragione della quale è il gestore a comunicare alle biglietterie il livello dei diritti scaturente dalla consultazione, con tempistiche calibrate sulla base degli esiti della stessa (per tenere conto della possibilità di apertura di procedimento per la risoluzione delle controversie), ma in ogni caso in un momento precedente alla verifica di conformità di ART, persegue l'obiettivo di fornire certezza agli operatori di mercato garantendo, al contempo, l'efficacia e la tempestività del procedimento. |
| 04 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che la data di entrata in vigore del nuovo livello dei diritti, previa verifica ART della loro legittimità sulla base della normativa vigente, debba essere considerata con riferimento alla vendita dei titoli di viaggio piuttosto che all'esercizio del servizio (cfr. sentenza CdS 2732/2017). | Da respingere | Si ritiene che i termini previsti dalla Direttiva e ripresi dall'Atto di regolazione (ovvero 60 gg di anticipo della comunicazione al sistema delle biglietterie rispetto all'entrata in vigore del nuovo livello dei diritti) rappresentino il giusto compromesso fra le esigenze del vettore e del gestore con riguardo alla vendita dei titoli di viaggio alla clientela e alla fruizione dei servizi connessi ai diritti aeroportuali. |
| 04 | Alitalia | Si ritiene che la data di entrata in vigore del nuovo livello dei diritti, previa verifica ART della loro legittimità sulla base della normativa vigente, debba essere considerata con riferimento alla vendita dei titoli di viaggio piuttosto che all'esercizio del servizio (cfr. sentenza CdS 2732/2017). | Da respingere | Al riguardo si osserva peraltro che la sentenza citata dai rispondenti ha ad oggetto le disposizioni che introducevano un aumento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco. L'art. 3, comma 2, dello Statuto del contribuente (legge 27 luglio 2000, n. 212), la cui finalità consiste nel consentire ai contribuenti di adeguarsi ai precetti di natura tributaria introdotti ex novo nell'ordinamento, non trova applicazione nel caso di specie in quanto i diritti aeroportuali in sé non hanno natura tributaria (vd. Cassazione, Sez. Un. 11/01/2008, n. 379). |
| 05 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che, nell'ambito della consultazione annuale, il gestore sia tenuto a fornire informazioni anche sui piani di efficientamento aeroportuale. | Da respingere | Si ritiene non necessaria l'imposizione di tali obblighi, posto che la valutazione delle relative fattispecie non ha alcuna influenza sugli adeguamenti annuali dei livelli tariffari. |
| 05 | A4E, IATA, IBAR | Si richiede che, nell'ambito della consultazione annuale, il gestore fornisca informazioni anche sull'effettivo ottenimento dei benefici attesi dagli investimenti realizzati. | Da respingere | |
| 05 | SEA | Si ritiene che il termine indicato nella Misura (90 giorni prima della prevista entrata in vigore dei diritti) non sia in linea con le previsioni della Direttiva 2009/12/CE. | Da respingere | La consultazione annuale non è orientata a ridefinire complessivamente il livello dei diritti, ma è finalizzata al semplice adeguamento del livello tariffario rispetto a quello già convenuto <i>ex ante</i> , sulla base di meccanismi automatici codificati dall'Atto di regolazione e correlati al monitoraggio dell'attuazione degli investimenti (e ai relativi dati di preconsuntivo), della qualità e della tutela ambientale. Pertanto, si ritiene che il termine indicato sia congruo, alla luce della ineludibile necessità, per il gestore, di disporre delle informazioni più aggiornate disponibili, in termini di preconsuntivo con riferimento all'anno in corso. In ogni caso, va precisato che le tempistiche predefinite nel Modello perseguono l'obiettivo del pieno rispetto del termine, previsto dalla Direttiva, relativo alla pubblicazione del livello dei diritti "entro due mesi prima della sua entrata in vigore". |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|---------|------------------|---|--|---|
| 05 | SEA | Si richiede di eliminare l'obbligo di fornire lo stato rilevato al 31 agosto nelle dichiarazioni dei Gestori riferite all'attestazione degli investimenti e delle discontinuità di costo legate a nuove disposizioni normative/regolamentari. | Da respingere, con precisazioni | L'osservazione si riallaccia al tema del monitoraggio annuale ed alla necessità, indicata al riguardo nel Modello, di una serie di adempimenti in capo ad ENAC con riferimento allo stato di attuazione degli investimenti e all'esito delle verifiche sul raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale. Al riguardo, si evidenzia innanzi tutto che in merito a tali adempimenti, ai fini di assicurare la necessaria chiarezza espositiva, sono stati meglio precisati i termini del coinvolgimento di ENAC, alla luce di un approfondimento sulle rispettive prerogative. Si ritiene opportuno, in ogni caso, confermare l'obbligo in capo al gestore di certificare sia lo stato di avanzamento effettivo al 31 agosto di ogni anno, sia quello presumibile al 31 dicembre, al fine di quantificare preventivamente l'adeguamento tariffario. Si precisa infine che la Misura 5.3, punto 6, relativa al conguaglio in caso di non veridicità delle informazioni fornite dal gestore (evidentemente a seguito delle successive verifiche da parte di ENAC) garantisce al riguardo la regolarizzazione nei confronti dell'utenza di eventuali somme percepite in più o in meno dal gestore. |
| 06 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene inappropriato che il livello e la dinamica delle tariffe applicate in scali europei possano costituire un quadro di riferimento per gli aeroporti italiani. | Da respingere | L'aspetto oggetto di osservazione deriva da una esplicita previsione di legge (art. 80, comma 1, d.l. 1/2012). |
| 06 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene opportuno assicurare la possibilità di adire ART per: (i) i soggetti che in fase di consultazione abbiano manifestato il proprio interesse e i propri punti di vista in forma scritta; (ii) gli utenti che ritengano che il quadro regolatorio sia stato disapplicato o che l'accordo presenti profili discriminatori. | Da respingere | Con riguardo al diritto di rivolgere istanza di risoluzione delle controversie, si ritiene che tale strumento sia destinato ad avere un ruolo soltanto all'interno della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, essendo finalizzato a sanare eventuali situazioni di disaccordo emerse nel corso della consultazione a tale scopo dedicata. |
| 06 | Turkish Airlines | Non essendo previsto che i rilievi presentati in sede di consultazione debbano essere riproposti in sede di istanza per la risoluzione di controversie, si suggerisce di limitare l'inammissibilità dell'istanza ai soli casi di soggetti che non abbiano preso parte alle procedure di consultazione avviate dal gestore. | Da respingere | Va tuttavia evidenziato che, per ciascun utente aeroportuale, è sempre possibile adire l'Autorità ai sensi della sua norma istitutiva (art. 37, comma 3, lettera g, del d.l. 201/2011), nonché, con particolare riferimento all'attività di vigilanza sulla misura dei diritti aeroportuali, della norma di recepimento nell'ordinamento italiano della direttiva 2009/12/CE (art. 80 del d.l. 1/2012). |
| Ann. 11 | AICAI | Si evidenzia la necessità di introdurre, nel modello KPI e negli accordi sui livelli di servizio, parametri specifici per il trasporto cargo | Da accettare | Si ritiene ragionevole estendere i KPI al trasporto cargo, per i casi in cui tale mercato abbia rilevanza per l'aeroporto. |

2.4 Tasso di remunerazione del capitale investito

2.4.1 Contenuti del Documento

La Misura 13 definisce la metodologia utilizzata per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito. La Misura 14 riporta inoltre i criteri per il riconoscimento di un aumento del tasso di remunerazione del capitale investito, al fine di incentivare la realizzazione di alcune tipologie di investimento.

2.4.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|---------------------------|--|---------------------------------|---|
| 13 | ACI Europe | When reviewing the proposed regulatory Model A, ACI EUROPE urges ART to ensure serious reflection on the specific parameters and variables of the calculation of the cost of capital. We urge ART to ensure that it has properly allowed the transparency needed to define the correct level of the cost of capital to protect the needs of future users. | Chiarimento | Il sistema di calcolo è già stato implementato da ART e consolidato in altri sistemi trasportistici. I parametri sono determinati in modo trasparente e non discriminatorio. |
| 13 | ADR | Con riferimento al WACC, si propone per ciascuno dei parametri e per il WACC incrementale la metodologia di calcolo prevista nel vigente contratto di programma ADR-ENAC. | Da respingere | Il sistema di calcolo deve essere comune a tutti i gestori. Il sistema è stato implementato in continuità con altri sistemi trasportistici. I parametri sono determinati in modo trasparente e non discriminatorio. |
| 13 | Assaeroporti F2i - Ardian | Con riferimento al WACC, si ritiene che i documenti in consultazione non forniscano sufficienti dettagli per un'analisi completa della disciplina proposta da ART. Si richiede di prevedere un aggiornamento infraperiodo del tasso <i>risk-free</i> per adeguarlo agli andamenti del mercato, e in subordine, un <i>floor</i> per il suo valore, nonché di prevedere la possibilità di richiedere un β addizionale, sulla base di apposite istanze. | Da respingere | Il sistema di calcolo è già stato implementato da ART e consolidato in altri sistemi trasportistici. I parametri sono determinati in modo trasparente e non discriminatorio. In coerenza con quanto fatto sul sistema autostradale e in ossequio al principio di stabilità della regolazione, non viene prevista una revisione di medio termine. Per la remunerazione addizionale, si veda l'approfondimento (paragrafo 2.4.3.1). |
| 13 | Assaeroporti | Con riferimento al WACC, si ritiene che il perimetro dei <i>comparables</i> per il calcolo del <i>beta</i> non sia sufficientemente chiaro; nello stesso calcolo si propone inoltre di assumere i rendimenti settimanali anziché quelli giornalieri, nonché di basarsi sul dato <i>adjusted</i> , anziché su quello <i>raw</i> . | Da respingere | Il parametro <i>beta</i> viene calcolato con osservazioni giornaliere per aumentare l'accuratezza di stima, che verrebbe compromessa dalla rilevazione ad una settimana (generalmente effettuata il venerdì). Sull'aspetto temporale, si precisa che le regressioni <i>beta</i> che effettua il sistema di Thomson Reuters (adottato da ART), considerano nel complesso dati lungo un periodo di quattro anni. |
| 13 | Assaeroporti | Con riferimento al WACC, si rileva l'indeterminatezza delle modalità di calcolo proposte da ART per il <i>gearing</i> . | Da respingere, con precisazioni | Il sistema è in continuità con altri sistemi trasportistici; il <i>gearing</i> viene calcolato con l'intento di fornire un valore riferito ad una società efficiente operante nel mercato italiano. Per questo motivo vengono analizzati i dati di bilancio delle società aeroportuali aventi traffico maggiore di 1 MPax. Si è ritenuto tuttavia di esplicitare in misura che verrà fatta una media aritmetica dei valori di bilancio. |
| 13 | Assaeroporti | Con riferimento al WACC, si rileva come l'adozione di valori medi di settore per il costo del debito non determini un reale incentivo all'efficientamento. | Da respingere | Il sistema è in continuità con altri sistemi trasportistici. Il sistema comunque presenta un <i>cap</i> del 2% per il premio al debito. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR | Il riferimento al WACC reale e al WACC nominale si ritiene ambiguo sotto il profilo dei casi di rispettiva applicabilità. | Chiarimento | Il riferimento alle modalità di utilizzo dei due tassi è già contenuto nella Misura 11. |
| 13 | Alessandro Riolo | Con riferimento al WACC, si contesta la disciplina ART basata sul CAPM, proponendo lo studio di una metodologia che incentivi lo sviluppo della connettività aerea. | Da respingere | Il CAPM è correntemente utilizzato dai regolatori italiani e dalla maggior parte di quelli europei. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene opportuno assicurare la consistenza del dato relativo al RFR indicando che la media aritmetica dei rendimenti debba riferirsi ai dati dell'ultimo mese disponibile. | Da respingere | Il riferimento all'ultimo mese rischia di essere troppo distorto. È pur vero che Agcom, nell'ultima delibera, considera un periodo di 5 anni, ma la scelta di adottare il periodo di un anno rappresenta un compromesso tra la stabilità della stima e la visione prospettica. La metodologia rispecchia i modelli vigenti. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR, SEA | Con riferimento al WACC, si propone un diverso criterio di calcolo dell'ERP | Da respingere | ART esegue una ponderazione tra il risultato della media aritmetica e geometrica applicate alla serie DMS, in continuità con i modelli aeroportuali vigenti e coerentemente con i sistemi applicati in altri settori di trasporto. |
| 13 | SEA | Con riferimento al WACC, si richiede che il RFR sia calcolato come media aritmetica dei rendimenti giornalieri dei BTP decennali su base triennale | Da respingere | Analisi effettuate a 1, 2, 3, 4 e 5 anni hanno rilevato che tra 1 e 3 anni non vi è sostanziale differenza. La metodologia proposta rispecchia inoltre quanto già previsto nei modelli vigenti. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|--|---------------|--|
| 13 | Turkish Airlines | Con riferimento al WACC, si ritiene opportuno includere nel calcolo del RFR anche i rendimenti lordi dei titoli di Stato degli altri Paesi della Zona Euro. | Da respingere | Tali riferimenti non sono rappresentativi del rischio paese. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR | Con riferimento al WACC, si propone per il <i>tax rate</i> l'utilizzo dell'aliquota effettivamente pagata. | Da respingere | La scelta di un <i>tax rate</i> nozionale è consolidata anche in altri sistemi trasportistici e consente trasparenza applicativa. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR | Con riferimento al WACC, si propone che il calcolo del <i>gearing</i> sia accompagnato da adeguate evidenze fornite dai gestori in merito ai piani messi in atto durante l'ultimo periodo tariffario per incrementare la loro efficienza operativa e finanziaria, nonché quelli previsti per il prossimo periodo tariffario. | Da respingere | Il <i>gearing</i> viene calcolato con l'intento di fornire un valore riferito ad una società efficiente operante nel mercato italiano. Per questo motivo vengono analizzati i dati di bilancio delle società aeroportuali aventi traffico annuo maggiore di 1 MPax di passeggeri. |
| 13 | SEA | Con riferimento al WACC, si ritiene che l'indebitamento finanziario utilizzato nel calcolo del <i>gearing</i> debba essere considerato al netto delle disponibilità liquide di cassa. | Da respingere | La misura dell'indebitamento lordo permette una migliore comparazione dell'ammontare preso a prestito e non subisce la distorsione dovuta al dato giornaliero al 31/12, che può riflettere il caso di finanziamenti già percepiti ma non ancora totalmente utilizzati. |
| 13 | SEA | Con riferimento al WACC, si ritiene che il <i>gearing</i> nozionale dovrebbe essere calcolato sulla base del medesimo panel di <i>comparables</i> individuato per il calcolo del <i>beta</i> , adottando medie sui medesimi periodi temporali triennali. | Da respingere | Il <i>gearing</i> viene calcolato con l'intento di dare un valore riferito ad una società efficiente operante nel mercato italiano. Per questo motivo vengono analizzati i dati di bilancio di tutte le società aeroportuali aventi traffico maggiore di 1 MPax. I <i>comparables</i> per il calcolo del <i>beta</i> sono invece costituiti dalle sole società quotate, che inevitabilmente rappresentano solo una parte dei gestori aeroportuali. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR | Con riferimento al WACC, si ritiene che il <i>gearing</i> dovrebbe essere calcolato sulla base dell'indebitamento netto; si contesta inoltre che il calcolo del valore nozionale si basi sulla media degli aeroporti italiani per categorie. | Da respingere | La misura dell'indebitamento lordo permette una migliore comparazione dell'ammontare preso a prestito e non subisce la distorsione dovuta al dato giornaliero al 31/12 che può riflettere il caso di finanziamenti già percepiti ma non ancora totalmente utilizzati. |
| 13 | SEA | Con riferimento al WACC, si propone che nel calcolo del <i>gearing</i> sia utilizzato il costo del debito del singolo gestore (facendo riferimento, tra l'altro, al costo storico degli ultimi 5 anni), anziché un valore nozionale. | Da respingere | Richiamando quanto già osservato con riferimento al <i>gearing</i> nozionale, si precisa che, con riferimento al costo del debito, la scelta di riferirsi ad un periodo di cinque anni assicura non discriminazione e stabilità di valutazione. |
| 13 | A4E, IATA, IBAR | Con riferimento al WACC, si propone che nel calcolo del <i>beta</i> l'assunzione dei <i>comparables</i> sia oggetto di consultazione con gli utenti, tenuto conto dei gestori quotati in borsa e con adeguata differenziazione per gli aeroporti più piccoli. | Da respingere | La scelta dei <i>comparables</i> è effettuata dall'Autorità in base alle società quotate in borsa maggiormente rappresentative operanti in Italia ed in Europa. Attualmente gli aeroporti europei considerati sono: Toscana (Pisa e Firenze), Bologna, Copenaghen, Vienna, Zurigo, Francoforte, Parigi, AENA (aeroporti spagnoli), Istanbul. |
| 13 | SEA | Con riferimento al WACC, si propone che nel calcolo del <i>beta</i> siano prese in considerazione le osservazioni settimanali su un periodo di 3 anni riferibili a un campione di società quotate che gestiscono aeroporti nazionali ed europei, i cui titoli devono risultare sufficientemente liquidi e adeguati a rappresentare la struttura del mercato aeronautico di riferimento; inoltre le stime devono essere fornite da primarie società finanziarie internazionali. | Da respingere | Il parametro <i>beta</i> viene calcolato con osservazioni giornaliera per aumentare l'accuratezza di stima, che verrebbe compromessa dalla rilevazione ad una settimana (generalmente effettuata il venerdì). Sull'aspetto temporale, si precisa che le regressioni <i>beta</i> che effettua il sistema di Thomson Reuters (adottato da ART), considerano nel complesso dati lungo un periodo di quattro anni. |
| 13 | SEA | Con riferimento al WACC, si ritiene che il <i>beta</i> dovrebbe essere adeguato, per tenere conto di specifici fattori di rischio della società, fino ad un controvalore massimo di [0,50] | Da respingere | Specifici fattori di rischio non sono intercettati dal <i>beta</i> che è riferito al rischio sistematico (non eliminabile). |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|--|---|--------------------------------|--|
| 14 | Assaeroporti ADR, SEA, F2i - Ardian | Con riferimento al WACC incrementale, si contesta la circoscrizione arbitraria delle categorie di investimento incentivabili. Si ritiene inoltre opportuna l'estensione della sua applicazione ai nuovi investimenti di rilevanza strategica per la società e i suoi <i>stakeholders</i> , connessi anche allo sviluppo della capacità aeroportuale, alla sicurezza, alla qualità, alla tutela ambientale, secondo uno schema di incentivazione predefinito da ART. | Da accettare, con modifiche | Vedi approfondimento (paragrafo 2.4.3.1) |
| 14 | A4E, IATA, IBAR, Easyjet, Turkish Airlines | Si propone l'esclusione del WACC incrementale. Si ritiene che la sua introduzione non sia correlata ad alcuna ragione economica. | Da respingere | |
| 14 | SEA | Con riferimento alla remunerazione del capitale investito, si ritiene necessario introdurre un meccanismo di salvaguardia sugli investimenti entrati in esercizio prima dell'attuale periodo regolatorio, che tenga conto dei valori incentivanti già riconosciuti e dei valori di rischio e costo associati ad investimenti di particolare rilievo e impatto economico-finanziario per la società. | Da respingere | Il modello tariffario ART si riferisce a tutti gli scali aeroportuali operanti sul territorio nazionale, e le disposizioni in esso contenute devono pertanto avere portata generale. Eventuali peculiarità legate agli investimenti pregressi che possano avere impatto sull'equilibrio economico-finanziario delle società di gestione potranno essere oggetto di specifica valutazione, nell'ambito delle singole procedure operative, tenuto conto degli accordi tra concedente e concessionario, nel rispetto dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012. |

2.4.3 Approfondimenti

2.4.3.1 WACC incrementale

In relazione a numerose osservazioni pervenute al riguardo, si è ritenuto di meglio precisare la disciplina del WACC incrementale, specificando che l'Autorità, in casi eccezionali, può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale previo assenso del concedente. Dette misure incrementative dovranno riguardare investimenti correlati, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, anche all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi, ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012, nonché ad aspetti di tutela ambientale ed alla riduzione di esternalità negative.

Le specificazioni introdotte rispondono alla necessità di assicurare, per le possibili istanze, la piena aderenza al dettato normativo.

Sono stati inoltre specificati i criteri che l'Autorità adotterà per la valutazione delle eventuali istanze di remunerazione incrementale che il gestore aeroportuale, una volta acquisito l'assenso del concedente, potrebbe presentare. Al riguardo, si è ritenuto che ciascuno specifico investimento possa essere idoneo a misure incrementative della remunerazione, solo nel caso in cui soddisfi almeno tre condizioni:

- presentare elevati fattori di rischio, anche in correlazione all'innovatività dei processi e dei servizi;
- non essere correlato ad obblighi di legge;
- rispondere a criteri di addizionalità rispetto agli interventi strettamente necessari per assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio, in coerenza con le direttive ENAC.

Si ritiene che la combinazione equilibrata dei criteri di valutazione adottati e dell'obbligo di preventivo assenso del concedente possa comportare un'applicazione ragionevole e proporzionata della misura, orientando adeguatamente le politiche di investimento dei gestori aeroportuali.

2.5 Obiettivi di efficienza della gestione

2.5.1 Contenuti del Documento

La Misura 3.1.1, punto 2, lettera f) e la Misura 15 riportano la descrizione e l'utilizzo della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza X^* elaborata dall'Autorità, la cui metodologia è descritta nell'Annesso 10, nonché la definizione dell'indicatore annuo di recupero di produttività \tilde{X}_t che si applica nella successiva formula contenuta alla Misura 18.

2.5.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|----------|---|---|--------------------------------|---|
| 03 15 | A4E, IATA, IBAR, SEA, Turkish Airlines | Si richiede che, prima della loro adozione su base annua (da fornire anche agli utenti, oltre che ai gestori), l'Autorità sottoponga alla consultazione degli utenti gli indicatori di produttività. Si ritiene non possibile una compiuta valutazione della portata dei modelli posti in consultazione, in assenza della fornitura, quanto meno, di un range di valori degli obiettivi di efficientamento. | Da accettare, con modifiche | Si prevede che la percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza X^* fornita dall'Autorità al gestore, determinata con l'applicazione della metodologia SFA, rappresenti il riferimento da presentare agli utenti nell'ambito della procedura di consultazione, dai cui esiti risulterà l'indicatore annuo di recupero di produttività. |
| 03 | SEA | Si ritiene che non siano chiare le tempistiche proposte per la fornitura dell'indicatore di efficienza da parte di ART al gestore che ne faccia richiesta. | Da accettare | È stata resa più chiara la tempistica: il gestore richiede all'Autorità, almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione con gli utenti, il valore della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza X^* . Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta. |
| 15 | ACI Europe, SEA, F2i – Ardian | La metodologia proposta non è trasparente. Il documento di consultazione definisce la metodologia in modo troppo vago, consentendo una varietà di forme funzionali, specifiche del modello e variabili di controllo. Si ritiene che debbano essere evitati automatismi nella definizione del fattore X e si propone di prevedere una procedura attraverso la quale i gestori possano presentare istanze per costi sorgenti o altri <i>special cost factor</i> non adeguatamente riflessi nei modelli econometrici. | Da accettare, con modifiche | La descrizione della metodologia applicata al settore aeroportuale è contenuta nell'Annesso 10 e nella relazione illustrativa al Documento, a cui si aggiungono le argomentazioni affrontate con la presente relazione istruttoria. Gli aspetti rilevanti sono stati tutti indicati nel Documento di consultazione. La concreta applicazione dei singoli elementi (output, input, prezzi, forma funzionale, variabili di controllo) è stata guidata dall'esito di analisi e test (suggeriti anche in consultazione) sul dataset utilizzato nonché dai principali risultati emersi dalla letteratura economica specializzata. Peraltro, si osserva come i Gestori non abbiano fornito alcuna indicazione circa i cosiddetti "costi sorgenti" o altre fattispecie non ben identificate che pertanto non possono essere considerate. Infine, si precisa che ART fornisce al gestore il valore di X^* che è utilizzato, in fase di consultazione tra gestore e utenti, come riferimento di potenziale recupero di efficienza per la definizione della \tilde{X} annuale che entra nella formula tariffaria. Ne consegue che viene comunque fatta salva l'autonomia negoziale del gestore nella fase di consultazione con i vettori. L'eventuale discostamento del valore proposto dal gestore rispetto a quello comunicato da ART deve comunque essere adeguatamente motivato, a tutela del principio di trasparenza. |
| 15 | ACI Europe, ADR, Assaeroporti | La <i>Stochastic Frontier Analysis</i> non è mai stata usata da un regolatore per imporre obiettivi di efficientamento nel settore degli aeroporti. | Da respingere | La SFA è utilizzata da ART e altri regolatori per fissare obiettivi di efficientamento per settori infrastrutturali regolati. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|----------------------|---|------------------------|--|
| 15 | ACI Europe, ADR | Le curve dei costi in costante calo per un'azienda nel lungo periodo sembrano alla base dell'approccio e delle formule di ART. I costi operativi, inoltre, aumentano di una misura percentuale con l'incremento dei volumi, ma tale evidenza non viene in alcun modo tenuta conto da ART che effettua un calcolo statico, per il raggiungimento di costi operativi teorici a invarianza di volumi. | Da respingere | La forma funzionale utilizzata è la translogaritmica, che permette di tenere in considerazione la possibilità di economie di scala che possono variare con la dimensione dell'output. |
| 15 | ACI Europe, SEA, ADR | La stima dei livelli di inefficienza può risentire della eterogeneità del campione di aeroporti considerati e del problema delle variabili omesse, la cui mancata inclusione, conduce a valori dell'inefficienza distorti e sovrastimati. Si tratta di realtà che presentano caratteristiche fortemente differenziate sotto numerosi aspetti che includono: la scala produttiva, la tipologia di traffico e la loro distribuzione temporale (cd. "stagionalità"), le caratteristiche del bacino di utenza, le dotazioni infrastrutturali, la concorrenza con altri aeroporti e con altre infrastrutture, la concentrazione della domanda, e altre ancora. Pertanto, qualsiasi valutazione circa la definizione del livello di efficienza dei costi dell'aeroporto dovrebbe debitamente considerare le sopra descritte peculiarità, legate tanto alle limitazioni di traffico imposte all'aeroporto, quanto ai provvedimenti emanati dalle Autorità competenti. Altri fattori esogeni che influenzano i costi di un aeroporto riguardano: le condizioni climatiche e ambientali; le caratteristiche dei vettori aerei e le scelte da questi compiute (ad es. in termini di aeromobili impiegati); le caratteristiche e le scelte degli operatori di <i>handling</i> ; le condizioni di accessibilità all'infrastruttura. Il numero limitato di osservazioni disponibili permette la stima di modelli con un numero limitato di variabili di controllo. | Da accettare, in parte | I problemi legati all'eterogeneità ed alle variabili omesse sono controllati attraverso l'utilizzo di numerose variabili di controllo. Tra di esse, oltre a quelle appartenenti all'elenco presente nel Documento di consultazione, ne sono state aggiunte ulteriori nell'Atto di regolazione, suggerite in consultazione (stagionalità, presenza di vincoli normativi al n. di movimenti, condizioni climatiche) oppure introdotte successivamente da ART (quali l'appartenenza ad un sistema aeroportuale e la presenza di volatili nell'area aeroportuale). Al riguardo, è previsto inoltre l'utilizzo del modello Greene 2005, <i>True Random Effect</i> , che permette di controllare per tutta l'eterogeneità inosservata fissa nel tempo. Le variabili sono state inserite nelle regressioni in maniera progressiva ed in modo da non includere quelle maggiormente correlate tra loro, nel rispetto del principio di parsimonia, così da ottenere funzioni di costo rappresentative dell'industria in esame e stime econometricamente robuste. |
| 15 | ADR, Assaeroporti | Gli indicatori di "quantità" individuati – area del sedime e chilometri di pista – non riflettono adeguatamente il variare degli input per la produzione. L'area del sedime e i chilometri di pista sono per lo più il risultato di scelte effettuate in passato da decisori pubblici quando gli aeroporti erano enti pubblici. Ciò appare evidente nei casi di affidamento in concessione di aree precedentemente di pertinenza dell'aeronautica militare. | Da accettare, in parte | La scelta della determinazione del prezzo degli altri input produttivi attraverso l'uso del sedime è scaturita a valle di analisi effettuate utilizzando anche altri denominatori (quali movimenti, ricavi commerciali, consumi energetici). Anche per limitare l'effetto delle scelte pubbliche in merito all'assetto infrastrutturale, si considera solo il sedime pertinente ai prodotti regolati e nettato di eventuali aeree ad uso esclusivo militare. Il sedime così determinato risulta altamente correlato (oltre 70%) al costo degli altri fattori produttivi di cui contribuisce a definire il prezzo. |
| 15 | Ryanair, ADR | Nel caso di stima di frontiera stocastica, si fa uso di stimatori di massima verosimiglianza. Tale metodologia di stima è maggiormente complessa e presenta in alcuni casi problemi di convergenza. Per questo motivo è utile contenere il numero di variabili esplicative. Non è chiaro quali delle variabili elencate vengano inserite nei modelli di stima, e quale possa essere il criterio oggettivo per l'individuazione. Inoltre, i dati mancanti per alcune variabili di controllo – in particolare i dati sulla qualità – non consentono di effettuare una completa rappresentazione delle specificità degli aeroporti. | Da respingere | Le variabili esplicative non sono mai prese in considerazione tutte insieme (a parte le variabili fondanti del modello come l'output, i prezzi dei fattori produttivi e la capacità aeroportuale), oltre per i problemi esposti, anche per il principio di parsimonia e per il rischio di correlazione tra le variabili di controllo. Il ricorso a numerose specifiche della funzione di costo (nonché l'applicazione di due metodi di stima diversi, <i>time invariant/varying</i>) e la mediazione dei risultati da queste ottenute, permette di essere confidenti sulla ragionevole rappresentazione del processo produttivo sottostante. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|---|--|------------------------|---|
| 15 | ACI Europe, Ryanair, ADR, Assaeroporti, A4E, IATA, IBAR | I parametri di efficientamento sono calcolati come media dei risultati conseguiti con diverse specificazioni di modelli di stima dei costi. Tuttavia, stime con forme funzionali e specificazioni del modello di inefficienza diverse conducono a stime dell'inefficienza notevolmente differenti e contraddittorie nei risultati. L'utilizzo di una media non è condivisibile, in quanto l'inclusione di risultati errati – non individuabili a priori – inficia la rappresentatività di un valore medio calcolato sulle varie stime dei costi efficienti effettuate. | Da respingere | La forma funzionale utilizzata è la translogaritmica poiché, a seguito degli opportuni test statistici, è risultata preferibile per il settore in questione, nonché in linea con la letteratura di riferimento. Si utilizzano due metodi di stima (<i>time invariant</i> e <i>time varying</i>) perché consentono di trattare l'inefficienza in due diversi modi (così da evitare di prendere a priori una posizione radicale). Sono state selezionate esclusivamente le specifiche risultate robuste. I risultati, ovvero i <i>rank</i> di inefficienza, sono tutti altamente correlati tra loro all'interno dei modelli prescelti. L'utilizzo della media dei risultati dalle stime robuste permette di essere confidenti sulla ragionevole affidabilità e correttezza dei risultati relativi alla distanza dalla frontiera efficiente. |
| 15 | ADR, Assaeroporti | La letteratura economica di settore individua nel numero limitato di osservazioni e nella disomogeneità dei dati relativi agli aeroporti le principali limitazioni per la stima statistica dei costi efficienti nel settore degli aeroporti. I pochi studi che analizzano l'efficienza degli aeroporti presentano differenze notevoli in termini di dati, perimetro dell'analisi, variabili di output considerate, e tecniche di stima. | Da respingere | A differenza degli studi accademici, ART utilizza un proprio dataset, costruito ad hoc per la stima dell'efficienza. Le informazioni ivi contenute, sottoposte a numerosi controlli, risultano coerenti e confrontabili. Inoltre, rappresentano tutto l'insieme degli aeroporti italiani con traffico superiore al milione di pax e non un campione di questi. |
| 15 | Ryanair | Il valore relativo al recupero di efficienza indicato con X^* nell'Annesso 10 vale per l'intero periodo tariffario e l'Autorità fornisce una formula per la ripartizione del valore su base annua. L'utilizzo della formula proposta introduce arbitrarietà nello strumento regolatorio. Si propone quindi di imporre un'ulteriore restrizione nella formula di ripartizione del recupero di efficienza imponendo uno stesso valore nei diversi periodi e cioè $(1-X_m)t=(1-X^*)$. | Da respingere | La declinazione annuale della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza X^* , da sottoporre agli utenti in consultazione, è decisa dal gestore, tenuto conto del valore fornito da ART, con obbligo di motivazione in caso di scostamento. È comunque lasciata alla negoziazione tra le parti la possibilità di definire valori annui diversi da quelli indicati, giustificandone le motivazioni. |
| 15 | Assaeroporti | La mancata produzione di una Nota metodologica a chiarimento delle modalità di rilevazione dei dati richiesti ai gestori aeroportuali nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 84/2018, ha determinato, per alcune variabili, una forte disomogeneità, per effetto della discrezionalità nella elaborazione dei dati da parte dei singoli gestori che ne compromette inevitabilmente la comparabilità. Ad esempio, da alcune preliminari verifiche, sembrerebbe emergere che i vari gestori abbiano diversamente interpretato la richiesta relativa all'estensione del sedime aeroportuale, stanti le specificità di ciascuno scalo legate, fra l'altro, alla natura civile o militare del sedime. | Da accettare, in parte | Al fine di poter rendere comparabili le informazioni fornite sono stati effettuati numerosi controlli, soprattutto nel caso dell'eventuale non adeguata indicazione in merito al dato richiesto e diverse modifiche sono intervenute rispetto all'originale invio dei dati dei singoli gestori (comprese le informazioni relative al sedime aeroportuale). |
| 15 | Bottasso et Al. ⁶ per A4E, IATA, IBAR | Anche se il set di driver di costo proposto da ART sembra molto esaustivo, quindi il problema dell'eterogeneità non osservata è improbabile, ci sono in letteratura nuovi modelli SFA che hanno tentato di affrontare questo problema, come quelli proposti da William Greene. Il loro limite è quello legato al termine di eterogeneità non osservata che potrebbe catturare quelle fonti di inefficienza che sono relativamente invariabili nel tempo, con conseguente distorsione al ribasso per il termine di inefficienza. | Da accettare | Come richiesto, è stato altresì utilizzato anche il modello Greene, <i>True Random Effect</i> (TRE). I risultati sono robusti e i <i>rank</i> altamente correlati tra loro. |

⁶ "A review of airport charges regulation proposed by ART (Italian Regulatory Authority) in its 118/2019 Resolution", documento elaborato da Bottasso, Conti, Iozzi e Comandini per A4E, IATA, IBAR, (Allegato E) prot. 11559/2019.

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|--------------------------------------|---|-----------------------------|--|
| 15 | Bottasso et Al. per A4E, IATA, IBAR | Una possibile limitazione del modello Pitt e Lee è che si presume che il termine di inefficienza sia invariante nel tempo, vale a dire che viene valutato un punteggio di efficienza individuale per l'intero periodo di campionamento. Il modello di Battese e Coelli (1992) cerca di affrontare questa limitazione consentendo al termine dell'inefficienza di variare nel tempo. Un modello più recente di Cuesta (2000) ha perfezionato il modello di Battese e Coelli (1992) consentendo all'inefficienza di ogni singolo aeroporto di variare nel tempo (aumentando o diminuendo), senza imporre un modello comune: un'applicazione normativa abbastanza recente di il modello di Cuesta è Smith (2008). ART potrebbe considerare di aggiungere ai suoi due modelli SFA anche uno dei modelli proposti da Greene. | Da accettare, con modifiche | I risultati finali sono ottenuti dall'applicazione del modello Pitt e Lee e dal modello Greene (<i>true random effect</i>) in quanto il modello Battese e Coelli (1992) - di tipo <i>time varying</i> - è stato sostituito con quello <i>True random effect</i> , anch'esso <i>time varying</i> . |
| 15 | Bottasso et Al. per A4E, IATA, IBAR | Un altro passo verso il miglioramento dell'affidabilità dell'analisi di efficienza intrapresa da ART è l'analisi ex post delle classifiche e dei livelli di efficienza. Un coefficiente di correlazione molto elevato tra le classifiche di efficienza ottenute con approcci diversi suggerisce che queste siano affidabili; allo stesso modo, i test non parametrici possono essere utilizzati per verificare se le distribuzioni dei livelli di inefficienza prodotte dai vari metodi siano effettivamente simili o meno. Inoltre, è importante verificare che nessun singolo aeroporto influisca indebitamente sulla stabilità delle stime dei parametri. | Da accettare | Si è assunto di applicare i test suggeriti. |
| 18 | F2i – Ardian, SEA, ADR, Assaeroporti | Solo una quota di tali costi è comprimibile per l'esistenza di vincoli fattuali, normativi e regolatori. L'obiettivo di efficientamento dovrebbe essere applicato alla sola componente tariffaria ($T_{G,t}$) afferente ai costi di gestione definiti nell'Anno Ponte. Si ritiene opportuno prevedere un meccanismo di <i>profit-sharing</i> nel caso in cui il gestore operi sulla frontiera efficiente o in caso di riduzione dei costi al di sotto del target previsto dalla regolazione. | Da accettare | \bar{X} , l'indicatore annuo di recupero di produttività, si applica al livello della componente tariffaria unitaria di gestione in vigore all'anno t . Gli attuali costi operativi sottoposti al meccanismo del <i>price cap</i> sono tutti quelli sotto il controllo del gestore; compito del management individuare dove e come applicare l'efficientamento. Inoltre, essendo la X^* indicata dall'Autorità un parametro di riferimento nel processo di negoziazione tra gestore e vettori nella fase di consultazione, la modulazione del valore di efficientamento annuo può anche tener conto di obiettivi ulteriori tra cui eventuali meccanismi di <i>profit sharing</i> . |
| 18 | Ryanair | Con riferimento alla formula della dinamica della componente tariffaria di gestione di cui alla Misura 18, X_t è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento annuo, valido per l'intero periodo tariffario, determinato dall'Autorità per singolo gestore facendo ricorso alla proprie competenze specifiche nel settore, tenendo conto delle caratteristiche dell'aeroporto stesso e del suo potenziale di recupero di efficienza anche a seguito del piano di investimenti concordato dal gestore aeroportuale con l'ENAC. | Da respingere | La metodologia applicata permette di tenere in considerazione anche le caratteristiche del singolo aeroporto come precedentemente illustrato e si applica ai soli costi di breve periodo. |
| 18 | ADR | Con riferimento alla dinamica dei costi operativi, si contesta la disciplina ART e si propone in alternativa quella prevista nel contratto di programma ADR-ENAC, che prevede tra l'altro l'applicazione di un coefficiente di elasticità delle singole voci di costo ai volumi di produzione. | Da accettare, con modifiche | Coerentemente con quanto previsto dagli attuali modelli ART e quelli nei contratti di programma in deroga, è stato reintrodotta il coefficiente di elasticità delle singole voci di costo ai volumi di traffico. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|---------|------------------------|---|-----------------------------|---|
| 18 | Assaeroporti | Si evidenzia come le attuali regole tariffarie già incentivino gli aeroporti a ridurre i propri costi, in ragione dell'applicazione dei coefficienti di elasticità ai volumi di produzione che impongono una riduzione dei costi unitari di anno in anno. | Da accettare, con modifiche | L'efficiamento proposto integra quello dei Modelli vigenti, ottenuto anche via elasticità. Con la SFA si ottengono obiettivi di efficientamento "personalizzati", mentre l'elasticità dei modelli attualmente in vigore prevede valori uguali per tutti gli aeroporti. Inoltre, un approccio basato sull'elasticità serve per calcolare un costo "standard" secondo una regolazione <i>cost based</i> , mentre ART intende introdurre una regolazione incentivante lasciando la responsabilità dei costi è del gestore. In ogni caso, è stato reintrodotta il coefficiente di elasticità delle singole voci di costo ai volumi di traffico così come applicato nei Modelli vigenti, precisando che il meccanismo può essere aggiornato con cadenza annuale dall'Autorità a seguito di specifiche analisi, effettuate tenendo conto, fra l'altro, dei dati storici forniti dai gestori aeroportuali, nonché dei dati derivanti da analisi di <i>benchmark</i> internazionali su aeroporti di analoga dimensione. |
| Ann. 10 | Easyjet | Si ritiene che la formula tariffaria non dovrebbe incentivare i gestori a spostare costi da opex a capex; inoltre gli indicatori di efficienza dovrebbero includere un utilizzo migliore delle infrastrutture; infine gli indicatori di qualità sono spesso soggettivi, rendendo inutile il <i>benchmark</i> . | Da accettare, con modifiche | Il controllo dell'allocazione dei costi appartiene all'ambito della contabilità regolatoria; detto controllo avviene tramite principi e criteri di allocazione. Si precisa che la metodologia SFA applicata non include indicatori di qualità, per mancanza di dati completi e/o comparabili. Al momento gli elementi di qualità entrano soltanto nel computo dei KPI, nel caso del Modello B. |
| Ann. 11 | A4E, IATA, IBAR, AICAI | Si ritiene che la lista di indicatori contenga aspetti che riguardano la performance dei vettori o degli <i>handlers</i> . Si richiede di interloquire con l'Autorità per introdurre nel modello KPI e SLA relativi alla qualità specifici dei servizi merci, nella proposta limitati al solo, generico, indicatore di produttività (KPI P7 merci per n. movimenti merci full cargo). | Chiarimento | L'elenco dell'Annesso 11 costituisce un set di KPI volto ad identificare i principali indicatori, lasciando impregiudicata la possibilità di integrare con altri specifici indicatori ove ne emergesse l'opportunità. |

2.5.3 Approfondimenti

2.5.3.1 Aspetti procedurali

Tenuto conto del rilievo che la normativa eurounitaria attribuisce al procedimento di consultazione fra gestore aeroportuale e utenti dell'aeroporto per la revisione dei diritti aeroportuali, si è ritenuto di apportare alcuni emendamenti alla Misura 15, prevedendo che l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento, da adottare per il periodo tariffario, debba essere determinato all'esito della consultazione degli utenti, sulla base di un valore di produttività potenziale elaborato da ART applicando la metodologia SFA (*Stochastic Frontier Analysis*) ai dati di contabilità regolatoria forniti dai gestori, unitamente ad altri dati di diversa fonte (ENAC, Assaeroporti, ISTAT, MeteoNetwork) riportati nella tabella che segue.

| variabili di contesto | variabile utilizzata | proposto da ART | proposto nei contributi | fonte |
|--|--|-----------------|-------------------------|--------------------------|
| caratteristiche del bacino di utenza | popolazione residente nella provincia dove l'aeroporto è situato | X | X | ISTAT |
| competizione modale | presenza servizi AV nella provincia di residenza dell'aeroporto | X | X | ART |
| competizione tra aeroporti | presenza di altro aeroporto con traffico superiore a 200.000 passeggeri annui, raggiungibile entro un'ora di tempo e non gestiti dallo stesso gestore aeroportuale | X | X | ART |
| concentrazione della domanda | cr4 (indice di concentrazione dei primi quattro vettori) | X | X | ART su dati ENAC |
| condizioni di accessibilità all'infrastruttura | presenza di collegamento con la rete ferroviaria | X | X | ART |
| distribuzione temporale del traffico | stagionalità (se almeno un mese presenta n. pax > 150% della media mensile pax sull'anno) | | X | ART su dati Assaeroporti |
| vincoli normativi\regolamentari all'attività | presenza di vincoli alla capacità | | X | ART su dati ENAC |
| peculiarità degli aeroporti in deroga | aeroporti in deroga | | X | ART |
| appartenza ad un sistema aeroportuale | appartenza ad un sistema aeroportuale | * | | ART |
| condizioni climatiche | media raffica di vento massima nella giornata, massimo pioggia giornaliera annuale e cumulata pioggia giornaliera annuale | | X | MeteoNetwork |
| condizioni ambientali | indice di rischio impatto con volatili | * | | ENAC |

* introdotto da ART post consultazione

Sono state conseguentemente modificate le pertinenti definizioni nella Parte I dell'Atto di regolazione, introducendo i concetti di *"Percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza produttiva X^* "*, fornita al gestore dall'Autorità – tenuto conto di quanto previsto nella Misura 15 – ai fini della consultazione, e di *"Indicatore annuo di recupero di produttività \bar{X}_t "* fattore percentuale di adeguamento della componente tariffaria di gestione imputato a ciascuna annualità del periodo tariffario, come risultante in esito alla procedura di consultazione a partire da un valore proposto del gestore.

Al riguardo, dal punto di vista procedurale, si è proceduto ad adeguare, alla Misura 3.1, i contenuti e le tempistiche di richiesta e fornitura a ciascun gestore della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza X^* elaborata dall'Autorità, introducendo inoltre, ai fini della consultazione, l'obbligo di motivazione dei valori proposti dal gestore aeroportuale, con riferimento a ciascuna annualità del Periodo tariffario, per l'indicatore annuo di recupero di produttività \bar{X}_t scelto sulla base di una ipotesi di declinazione della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza X^* .

Si ritiene che gli emendamenti proposti, nel pieno rispetto del principio della consultazione degli utenti, contribuiscano ad assicurare adeguata trasparenza al procedimento di revisione dei diritti aeroportuali, contribuendo alla diminuzione delle asimmetrie informative.

2.6 Dinamica tariffaria

2.6.1 Contenuti del Documento

Con riguardo al procedimento di costruzione tariffaria, il Modello A prevede una serie di disposizioni relative al *costing* (Misure da 7 a 14), al *pricing* (Misure da 15 a 24), al monitoraggio infraperiodale (Misure da 25 a 29).

2.6.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|-----------|------------------|--|-----------------------------|---|
| I.1 11 | SEA | Si richiede che, nella definizione di valore di subentro, venga esplicitamente richiamata la relativa norma di legge (art. 703 del Codice della Navigazione), ovvero riportata esattamente la formulazione ivi contenuta. | Da accettare | Si ritiene la variazione proposta utile per una maggiore precisione della definizione. |
| 07 | SEA | Con riferimento alla competenza economica si suggerisce che, laddove emergessero divergenze nella definizione dell'esercizio di competenza nelle interpretazioni dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, ovvero di quelli nazionali, queste saranno recepite tra le rettifiche proposte alla Misura 9. | Chiarimento | Il modello prevede esplicitamente, alla Misura 9, la riconciliabilità dei prospetti del bilancio di esercizio, ove redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, con i prospetti di contabilità regolatoria. In tale ambito è possibile chiarire eventuali divergenze nella definizione dell'esercizio di competenza. |
| 07 | SEA | Si richiedono chiarimenti circa il principio di separazione citato. | Chiarimento | Il concetto di separazione si riferisce, ai fini dell'ammissibilità, al divieto di compensazione preventiva tra partite di costo e di ricavo. |
| 07 | SEA | Si ritiene che le società collegate siano a tutti gli effetti terze rispetto al gestore, e pertanto vada espunto il relativo riferimento nella Misura. | Da accettare | Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stato espunto il riferimento. |
| 08 | SEA | Si richiede l'esclusione delle società collegate, in quanto queste non sono consolidate nel bilancio d'esercizio. | Da accettare | Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stato espunto il riferimento, anche in coerenza con analogha precisazione prevista nella Misura 7. |
| 09 | F2i - Ardian | Si ritiene opportuno riconoscere i maggiori costi di <i>compliance</i> dei nuovi modelli ART attraverso una maggiorazione dei costi operativi regolati e che formano la base di calcolo per la tariffa aeroportuale. | Da respingere | Non si ritiene che, una volta resi disponibili gli schemi di contabilità regolatoria e il template di PFR, i costi di <i>compliance</i> siano più elevati di quelli attuali. |
| 09 | A4E, IATA, IBAR | Con riferimento all'ammissibilità dei costi operativi, si ritiene che gli oneri derivanti da una cattiva gestione (come i crediti inesigibili per diritti aeroportuali o altri servizi) non debbano essere inclusi. | Chiarimento | La Misura 9 riguardante l'ammissibilità dei costi operativi non prevede il riconoscimento della voce B.10.d), ove trova naturale collocazione la svalutazione dei crediti. La stessa Misura 9 prevede inoltre la non ammissibilità degli oneri di natura straordinaria, ovvero degli oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo. Si ritiene pertanto assorbita la criticità segnalata. |
| 09 10 | SEA | Si ritengono le misure afferenti alla riclassificazione del bilancio ingiustificatamente gravose ed estremamente onerose per i Gestori (quali SEA) che adottano i principi contabili internazionali IAS/IFRS. | Da accettare, con modifiche | Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stato precisato che, ai fini regolatori, è obbligatoria la sola riconciliazione fra i prospetti del bilancio di esercizio, anche quando redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, ed i prospetti di contabilità regolatoria. |
| 09 | Turkish Airlines | Si suggerisce di menzionare esplicitamente gli utilizzi dei fondi di accantonamento fra quelli ammissibili, come riportato in relazione istruttoria. | Chiarimento | La fattispecie è già presente nell'atto di regolazione, alla Misura 17.2. |
| 10 | ADR | Si rileva l'assenza, fra i costi di capitale ammessi, delle seguenti voci da art. 2424 c.c.: B.I.1, B.I.4, B.I.5, B.I.7. | Da accettare | Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stata adeguata la formulazione, anche sulla base di quanto già previsto per i sistemi tariffari autostradali. |
| 11 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che la possibilità concessa al gestore di optare per CIN rivalutato o CIN contabile possa configurare il rischio di comportamenti opportunistici da parte del gestore medesimo. | Da respingere | L'atto di regolazione prevede esplicitamente che, una volta compiuta la scelta fra CIN rivalutato e CIN contabile, il gestore è tenuto a mantenerla anche per i periodi tariffari successivi (Misura 11.1, punto 2). Si ritiene che ciò consenta di scongiurare i comportamenti opportunistici segnalati. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|----------|------------------|--|---------------|--|
| 11 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene opportuno disciplinare l'ammissibilità tariffaria delle lavorazioni in corso in modo da incentivare il rispetto dei tempi di consegna e messa in opera degli interventi ad esse correlati. | Da respingere | Assunto che le lavorazioni in corso sono ammissibili solo al fine della remunerazione del capitale investito, si ritiene che gli strumenti di adeguamento tariffario infraperiodale inseriti nell'atto di regolazione rispondano pienamente all'esigenza di incentivare il rispetto dei tempi di consegna e messa in opera degli interventi ad esse correlati. |
| 11 | ADR | Si rileva che le modalità di calcolo del CIN indicate nella misura in commento sono erranee ed irragionevoli, rispetto a quelle contenute nel vigente contratto di programma ADR-ENAC | Da respingere | Prescindendo dalle valutazioni di merito (si contesta in termini generali l'erroneità ed irragionevolezza delle misure ART) il tema va inserito nelle complessive valutazioni circa i Contratti di Programma in deroga. |
| 11 | Easyjet | Si ritiene che la rivalutazione del capitale investito sia assimilabile ad una forma di prefinanziamento tale da disincentivare gli investimenti e influenzare i margini di profitto. | Da respingere | Si ritiene che la rivalutazione del capitale investito consenta di effettuare una corretta quantificazione in termini reali delle grandezze economiche oggetto della costruzione tariffaria. Va peraltro evidenziato che al CIN rivalutato si applica un tasso di remunerazione reale (ossia depurato dell'inflazione). |
| 11 | SEA | Si segnala che una quota rilevante dei debiti verso fornitori è riferibile alle attività di incentivazione, che costituiscono una porzione significativa dei costi operativi dei Gestori e che dovrebbero quindi ad esse riferirsi. | Da accettare | Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stata adeguata la formulazione, sia con riguardo ai debiti che ai crediti. |
| 12 | A4E, IATA, IBAR | Ai fini dell'ammortamento, si propongono criteri alternativi a quelli ART per la determinazione della vita utile dei beni e degli impianti aeroportuali | Da respingere | I criteri definiti da ART al riguardo appaiono ragionevoli. Va infatti evidenziato che, in via prioritaria, ai fini dell'ammortamento sono da applicare le aliquote suggerite da ICAO nell' <i>Airport Economics Manual</i> , che rappresentano un riferimento a livello globale. |
| 12 | Turkish Airlines | Si suggeriscono alcune modifiche alle aliquote di ammortamento dei beni ed impianti aeroportuali | Da respingere | |
| 14 | F2i - Ardian | Si ritiene opportuno garantire la remunerazione dei nuovi investimenti dal momento dell'entrata in esercizio, e non dall'anno contabile successivo, attraverso la definizione ex-ante di una maggiorazione del WACC. | Da respingere | La valutazione dello specifico momento di entrata in esercizio di ciascuna opera comporterebbe notevoli difficoltà nell'elaborazione tariffaria, che dovrebbe essere differenziata per singolo cespite. Si ritiene pertanto appropriata la formulazione di ART, la quale prevede che le opere entrate in esercizio siano assunte ai fini tariffari, complessivamente, a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio. |
| 17 | ADR | Non si condivide la differenziazione della tariffa come somma di tre distinte componenti tariffarie perché (i) introduce una ingiustificata e inefficiente rigidità nell'applicazione tariffaria, (ii) non è coerente con le prescrizioni del contratto di programma ADR-ENAC. | Da respingere | Prescindendo dalle complessive valutazioni circa i Contratti di Programma in deroga, oggetto di separata trattazione, si precisa che la tripartizione tariffaria risponde al principio di trasparenza ed è funzionale all'applicazione di una differente dinamica, con riferimento all'efficientamento e all'attuazione degli investimenti programmati. |
| 17 | ADR | Non si condivide l'inserimento nella componente tariffaria oggetto di price-cap dei costi operativi incrementali legati alle sopravvenienze normative e regolamentari, soprattutto in caso di disposizioni in materia di <i>safety</i> e <i>security</i> . | Da respingere | La previsione di ART è caratterizzata da ragionevolezza, in quanto prevede che i costi operativi sottoposti al meccanismo del <i>price cap</i> siano tutti quelli che risultano sotto il pieno controllo dei gestori aeroportuali. |
| 17 21 | ADR | Non si concorda con l'esclusione dagli oneri normativi non efficientabili di voci di costo quali, a titolo meramente esemplificativo, le imposte locali, il contributo per il funzionamento dell'Autorità, ed altre. | Da respingere | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|-----------------|--|-----------------------------|---|
| 17 | SEA | Nel ritenere che non sia necessario dettagliare i costi operativi da efficientare, si propone che ART valuti l'esclusione dall'efficientamento per ulteriori tipologie di costo: (i) costi finalizzati all'individuazione di misure di sostenibilità ambientali, costi addizionali per miglioramenti della qualità del servizio, costi connessi a investimenti in nuove tecnologie, costi destinati alla ricerca; (ii) costi per loro natura non efficientabili in quanto sottratti al pieno controllo dei gestori aeroportuali (p.e. costi legati alle condizioni climatiche – costi energetici, quali riscaldamento e condizionamento, costi per lo sgombero della neve, ecc); (iii) costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari, quanto meno nell'ambito del periodo regolatorio in cui emergono; (iv) costi addizionali sostitutivi di investimenti (es. leasing o canoni d'uso di beni di terzi) finalizzati a miglioramenti complessivi dell'aeroporto | Da accettare, con modifiche | Si conferma la ragionevolezza della previsione ART, in quanto prevede che i costi operativi sottoposti al meccanismo del <i>price cap</i> siano tutti quelli che risultano sotto il pieno controllo dei gestori aeroportuali. In particolare, si ritiene opportuno mantenere il riferimento agli utilizzi dei fondi di accantonamento per la manutenzione ciclica, precisando nel testo che la valutazione è effettuata sulla base di un importo medio annuo valutato sui 5 anni che si concludono con l'anno base. Si precisa, inoltre, che i costi addizionali sostitutivi di investimenti (es. leasing o canoni d'uso di beni di terzi), finalizzati a miglioramenti complessivi dell'aeroporto, sono stati considerati ammissibili fra i costi di capitale (cfr. Misura 11, punto 2, nota 16), nel rispetto del principio contabile internazionale IFRS 16. |
| 17 | SEA | Si propone che per i Gestori che utilizzano i principi contabili IAS/IFRS gli interventi di manutenzione straordinaria coincidano con l'utilizzo del fondo di ripristino. | Chiarimento | Si ritiene che la fattispecie rappresenti un tema da valutare di volta in volta, a seconda della specifica situazione del singolo gestore aeroportuale. |
| 17 | A4E, IATA, IBAR | Non si condivide 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. | Da respingere | La quantificazione del canone di concessione, che costituisce per il gestore un costo pertinente, in quanto riferibile all'ordinario ciclo produttivo, e per tal verso ammissibile ai fini tariffari, è rigidamente disciplinata dalla normativa. |
| 17 | SEA | Si segnala che, con riferimento al punto 1. iii della Misura 17.4, il ricalcolo del contributo al fondo antincendio è ricostruibile solo a condizione di conoscere la quota di traffico (WLU) di un singolo aeroporto rispetto al totale traffico movimentato in Italia. | Chiarimento | Si evidenzia che l'onere in questione rappresenta comunque una grandezza stimabile <i>ex ante</i> da parte del gestore aeroportuale, con criteri di ragionevolezza. |
| 17 | SEA | Si ritiene che la previsione relativa al ricalcolo annuo delle poste figurative debba essere eliminata in quanto detto ricalcolo è da ritenersi assorbito dalle previsioni riferite al rischio traffico. | Da respingere | Ogni variazione del livello dei diritti scaturente dall'adeguamento annuale comporta una rivalutazione della neutralità finanziaria, nel caso di applicazione del meccanismo di poste figurative. |
| 18 | SEA | Si contesta tale Misura, in quanto sottintende che l'Autorità abbia completamente esclusa qualsiasi forma di elasticità dei costi al traffico. In particolare, si ritiene non corretta la dinamica prevista da ART per la componente tariffaria di gestione, basata sull'assunzione di una elasticità nulla dei costi operativi rispetto ai volumi di produzione | Da accettare, con modifiche | Nel recepire le osservazioni, che si ritiene ragionevole, è stata adeguata la formula relativa alla dinamica dei costi operativi. La nuova formulazione: (i) si basa sui volumi traffico all'anno base anziché sulla media dei volumi di traffico attesi per il periodo tariffario; (ii) comprende un coefficiente $\omega(t)$, di adeguamento della componente tariffaria di gestione in relazione alla variazione (positiva o negativa) dei volumi di produzione delle unità di servizio, anno per anno; (iii) reintroduce il coefficiente η , di elasticità dei costi operativi al variare del traffico, determinato (in prima applicazione) come media dei valori riportati nella tabella pubblicata al punto 8.4.3 degli allegati A1, A2 e A3 alla delibera ART n. 92/2017 del 6 luglio 2017, ponderata dal gestore sulla base dell'ammontare delle voci di costo operativo all'anno base complessivamente allocate alle attività aeroportuali. Si è ritenuto inoltre di precisare che il suddetto valore del coefficiente di elasticità può essere aggiornato con cadenza annuale dall'Autorità a seguito di specifiche analisi, effettuate tenendo conto, fra l'altro, dei dati storici forniti dai gestori aeroportuali, nonché dei dati derivanti da analisi di <i>benchmark</i> internazionali su aeroporti di analoga dimensione. |
| 18 | ADR | Si rileva come l'atto di regolazione, in modo del tutto irragionevole, preveda di applicare l'efficientamento non tanto sul costo unitario realmente sostenuto dal gestore e sulla base del quale l'efficientamento è calcolato, quanto piuttosto su un costo unitario molto più basso, prevedendo infatti che dal primo anno del nuovo periodo tariffario il costo unitario sia calcolato come rapporto fra costi operativi totali nell'anno base e la media dei volumi attesi nel periodo tariffario stesso e che tale rapporto sia sottoposto ad efficientamento | Da accettare, con modifiche | |
| 18 | A4E, IATA, IBAR | Non si comprende il motivo per cui si considera che l'inflazione costituisca un fattore di indicizzazione appropriato per qualsiasi componente delle tariffe. | Da respingere | Il recupero di produttività è da correlare ai costi reali del gestore, che annualmente si evolvono, convenzionalmente, secondo le dinamiche inflattive. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|---------------|---|
| 18 | ADR | Ritiene che, nell'ambito della costruzione tariffaria, i prospetti di contabilità regolatoria all'Anno Base debbano poter essere soggetti a parziali rettifiche, qualora ne ricorrano le condizioni. | Da respingere | Si ritiene che tale eventualità sia da prendere in considerazione solo se correlata all'entrata in vigore di nuove disposizioni normativo/regolamentari o all'entrata in esercizio di nuove opere programmate, nel qual caso è prevista dall'Atto di regolazione. |
| 18 | SEA | Si ritiene necessario precisare che i costi operativi all'anno base possano essere rettificati per normalizzarli, laddove l'anno base presentasse significative discontinuità rispetto a quelle attese nel periodo regolatorio considerato, tali da comprometterne la significatività come anno base di riferimento. | Da respingere | Altre fattispecie vanno considerate all'atto della redazione dei prospetti di contabilità regolatoria, la cui disciplina contiene, si ritiene, adeguati elementi di flessibilità al riguardo. |
| 18 | SEA | Si ritiene che sia necessario precisare che i costi emergenti legati a sopravvenienze normative e regolamentari sono riferiti a tutti i provvedimenti di questo tipo prevedibili all'avvio delle consultazioni ovvero non sopravvenuti nel corso del periodo regolatorio. | Chiarimento | Trattandosi di un modello previsionale, si ritiene di chiara evidenza che i costi correlati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari siano da intendersi come incrementali rispetto a quelli già contabilizzati all'anno base, sulla base di un livello stimato dal gestore. |
| 18 | SEA | Si presume che l'Autorità non intenda fornire un criterio unico per la ripartizione del margine sui diversi diritti. | Chiarimento | Nella nuova formulazione, il margine derivante dalle attività accessorie non rappresenta più un elemento di rettifica dei costi operativi ammissibili ai fini tariffari. |
| 22 | Easyjet | Si ritiene che l'assenza di differenziazioni sul livello dei diritti possa essere considerata una forma di discriminazione fra gli utenti dell'aeroporto. | Da accettare | Vedi approfondimento (paragrafo 2.7) |
| 20 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che l'adeguamento all'inflazione si debba applicare solo in caso di utilizzo di CIN rivalutato. | Chiarimento | La previsione è già contemplata nell'atto di regolazione al punto 5 della Misura 20. |
| 20 | Aragon Partners | Si ritiene che nella rivalutazione annua del CIN debba essere considerato il tasso di inflazione relativo all'anno t, anziché all'anno t+1. | Da respingere | La rivalutazione attiene al periodo fra 1/1/t e 31/12/t, pertanto l'indice proposto da ART è corretto. |
| 22 | Easyjet | Si ritiene che il gestore debba essere tenuto a dimostrare che la modulazione dei diritti proposta sia pertinente per il periodo regolamentato e che abbia prodotto i risultati attesi nella policy negli anni precedenti. | Da respingere | Si tratta di una osservazione generica e priva di riferimenti concreti ad elementi del sistema tariffario. Il criterio di pertinenza è valutato <i>ex ante</i> in sede di costruzione tariffaria, gli obiettivi di qualità e tutela ambientale sono oggetto di specifici meccanismi di adeguamento. |
| 22 | Ryanair | Si ritiene necessario prevedere l'obbligo per il gestore di adottare sub-articolazioni tariffarie che tengano conto della varietà dei modelli di business e dei modelli operativi delle compagnie aeree. | Chiarimento | Si ritiene che l'azione combinata dei basket tariffari e dell'incentivazione all'attività volativa risponda all'esigenza segnalata dal rispondente. |
| 22 | SEA | Non risulta chiara l'applicazione delle sub-articolazioni richiamate. La Misura pare in contrasto con le Misure 23 (accorpamento di prestazioni regolate) e 24 (Basket e rimodulazioni tariffarie). | Chiarimento | Le sub-articolazioni e le esenzioni tariffarie previste dalla normativa vigente sono, ad esempio, le usuali sub articolazioni <i>adult-child</i> e <i>UE-extraUE</i> per i diritti di imbarco passeggeri. |
| 23 | Easyjet | Si ritiene che l'aggregazione delle tariffe inibisca l'efficienza e promuova l'aumento dei costi. | Chiarimento | Il campo di applicazione del <i>basket</i> assicura flessibilità operativa per il gestore, ma deve essere definito nel rispetto dei principi indicati dalle Misure, che salvaguardano l'efficienza ed il contenimento dei costi, e sottoposto a verifica dell'Autorità. |
| 24 | Easyjet | Si ritiene che la modulazione tariffaria debba essere esercitata al di sotto del <i>price cap</i> . | Da respingere | Data la formula del <i>price cap</i> , la modulazione tariffaria comporta la neutralità economica e finanziaria per il gestore. Non necessariamente ciò significa che tutte le tariffe si collochino al di sotto del <i>price cap</i> . |
| 25 | Easyjet | Con riferimento al meccanismo di adeguamento annuale delle tariffe, si ritiene che l'aeroporto non dovrebbe essere autorizzato a praticare prezzi superiori al massimale del <i>price cap</i> . | Da respingere | |
| 24 | Turkish Airlines | Si suggerisce di sottoporre al controllo di ART anche lo scopo perseguito dal gestore con la proposizione di <i>basket</i> tariffari. | Da respingere | Si ritiene che i criteri di valutazione introdotti da ART con riferimento ai <i>basket</i> rispondano alle prerogative attribuite alla stessa dalla legge. |
| 25 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che (i) non dovrebbe mai esserci un beneficio o un coefficiente positivo basato su un premio per la qualità dei servizi, (ii) che il fattore correttivo della tariffa legato all'effettiva realizzazione degli investimenti dovrebbe prevedere un aggiustamento in funzione dell'effettivo raggiungimento della funzionalità attesa. | Da respingere | Si ritiene che la proporzionalità adottata per premi e penali per qualità e tutela ambientale sia adeguata a fornire un corretto incentivo al gestore in materia. Circa l'effettiva realizzazione degli investimenti, si ritiene che la stessa non sia correlabile alla funzionalità attesa, che semmai afferisce alla sfera della progettazione e come tale è da considerare <i>ex ante</i> per valutare l'opportunità del singolo intervento. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|--------------|---|---------------|---|
| 26 | ADR | Non si ritiene condivisibile la proposta di ART di inserire nel calcolo della componente tariffaria di costruzione un fattore discrezionale basato sullo stato di avanzamento degli investimenti e l'attribuzione di eventuali ritardi al concessionario, in quanto lesiva della bancabilità degli investimenti, portatrice di aggravio sanzionatorio e documentale, nonché priva di chiarezza. | Da respingere | Quanto alle asserite problematiche sulla penalità indicata, risulta evidente che: - l'applicazione della prima sub-componente di adeguamento tariffario non determina alcun effetto finanziario, atteso che agli eventuali minori flussi di cassa in entrata derivanti dalla variazione tariffaria si contrappongono, simmetricamente, minori flussi di cassa in uscita collegati alla mancata realizzazione delle opere programmate; |
| 26 | SEA | SEA chiede che venga eliminato l'elemento di penalità di cui alla formula di adeguamento tariffario. | Da respingere | - l'applicazione della seconda sub-componente di adeguamento tariffario, invece, si riferisce esclusivamente a mancate o ritardate realizzazioni la cui responsabilità sia imputabile al gestore, e pertanto, nell'ipotesi di comportamento diligente da parte del gestore medesimo, non si intravede alcuna problematica in tal senso. |
| 28 | Assaeroporti | Non si condivide l'introduzione di un meccanismo asimmetrico di allocazione del rischio traffico, in quanto penalizza i soli gestori aeroportuali sulla scorta di una erronea interpretazione della nozione giuridica di «rischio operativo» sancita dal d.lgs. n. 50/2016. | Da respingere | Si conferma l'impostazione ART, già adottata per altri settori regolati, tale da rispondere ai principi di (i) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, (ii) corretta allocazione del rischio operativo. Va precisato che l'introduzione del meccanismo così concepito, è finalizzata a limitare, in termini generali, comportamenti opportunistici legati alla possibile sottovalutazione dei volumi di traffico, con conseguente sovradimensionamento delle tariffe unitarie, valorizzando in tal modo una corretta allocazione del rischio operativo da parte del gestore, in condizioni operative normali. |
| 28 | F2i - Ardian | Non si condivide la previsione di un meccanismo asimmetrico di allocazione del rischio traffico, in ragione di equità di trattamento di gestore e utenti. | Da respingere | Di contro, il gestore non ha alcun interesse a sovrastimare le previsioni di traffico. |
| 28 | ADR | Non si condivide l'introduzione di un meccanismo asimmetrico di allocazione del rischio traffico, in quanto privo di logica e ragionevolezza nonché in contrasto con il meccanismo di allocazione del rischio traffico previsto dal contratto di programma ADR-ENAC. | Da respingere | |
| 28 | SEA | Si richiede l'espunzione del meccanismo asimmetrico di allocazione del rischio traffico, sulla base del principio imprenditoriale per il quale il gestore, così come si assume il rischio, dovrebbe anche fruire delle eventuali opportunità. | Da respingere | |
| 56 | AICAI | Si richiede che siano verificate congruità, appropriatezza e trasparenza dell'allocazione dei costi operativi e d'investimento fra servizi passeggeri e servizi merci. | Chiarimento | Tale verifica, che attiene ai criteri di allocazione dei costi, è regolarmente effettuata da ART nell'ambito delle proprie prerogative. |

2.7 Trattamento del margine da attività accessorie

2.7.1 Contenuti del Documento

La Misura 19 del Documento contiene la disciplina relativa al trattamento tariffario del margine derivante dalle attività accessorie.

2.7.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|---------------------------------|--|
| 19 | Alessandro Riolo | Si ritiene che, fra i principi generali, debba essere indicato che il regime tariffario da applicare deve necessariamente essere il <i>single till</i> , in quanto qualsiasi altro modello favorisce uno specifico attore del mercato (il gestore aeroportuale) monopolista naturale. | Da respingere, con precisazioni | Vedi approfondimento (paragrafo 2.7.3.1) |
| 19 | ACI Europe | Si richiede ad ART di mantenere il proprio impegno a favore del <i>dual till</i> , in quanto ritiene la sovvenzione delle tariffe con i margini da attività accessorie inefficiente e insostenibile, e a lungo termine dannosa per i passeggeri. | Da accettare, con modifiche | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|-----------------|--|---------------------------------|-------------|
| 19 | ADR | Si contesta la disciplina proposta da ART, segnalando che il contratto di programma ADR-ENAC individua il sistema di tariffazione pluriennale basato sul regime tariffario del <i>dual till</i> come elemento essenziale per l'intera durata della concessione. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | AICAI | Pur essendo in principio a favore del meccanismo di <i>single till</i> , si ritiene che l'Autorità, prevedendo un regime di <i>hybrid till</i> , stia andando nella giusta direzione; tuttavia, si esprimono serie perplessità sulle procedure di calcolo applicate nel modello, che legano la percentuale dei ricavi da scontare sui costi a parametri (incentivi, congestione, rapporto fra superfici dedicate ad <i>aviation</i> e quelle ad attività commerciali <i>non-aviation</i>) non congruenti, fra loro in conflitto e suscettibili di ridurre quasi sempre a zero il meccanismo di trasferimento dei ricavi <i>non-aviation</i> sui costi dei servizi regolati. | Da respingere, con precisazioni | |
| 19 | Easyjet | Pur concordando con la posizione di ART secondo cui gli aeroporti dovrebbero contribuire con i proventi delle loro attività non regolamentate allo sviluppo di nuove rotte e la crescita del traffico, si rileva come la formula proposta per il calcolo del " <i>hybrid-till</i> " sia sproporzionata e incoerente perché, pur riconoscendo una diretta correlazione tra incentivi e margine commerciale, richiede di fornire un maggiore contributo commerciale proprio agli aeroporti che utilizzano strategie commerciali efficaci (incentivi e sconti) per la crescita del traffico. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Easyjet | Si osserva che il Thessaloniki Forum ha rilevato che " <i>un'ingiustificata mancanza di variazioni è discriminatoria al pari di variazioni ingiustificabili</i> "; conseguentemente si ritiene che i diritti fissati in modo da riflettere servizi e livelli di qualità uniformi possano anche distorcere la concorrenza, penalizzando le compagnie aeree che si affidano a modelli commerciali alternativi, o usano infrastrutture aeroportuali di qualità o costo inferiore. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | F2i - Ardian | Si richiede la ricalibrazione o la rimozione dei parametri che possono essere in conflitto con gli obiettivi di sviluppo (investimenti) degli aeroporti, ed inoltre: (i) l'esclusione di attività svolte in regime di concorrenza dal perimetro di applicazione del <i>till</i> regolatorio; (ii) l'esclusione o rimodulazione del fattore μ_0 ; (iii) l'immissione dei costi di incentivazione tra quelli recuperabili in tariffa, in coerenza con il trattamento dei costi delle attività accessorie. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | SEA | Non si condivide l'applicazione del meccanismo di <i>hybrid till</i> , perché disincentiva gli investimenti volti ad accrescere la capacità della pista, nonché l'utilizzo dello strumento degli incentivi all'attività volativa che ha contribuito positivamente allo sviluppo del traffico negli ultimi 10 anni, e presenta aspetti contraddittori. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che ART dovrebbe adottare un approccio <i>single-till</i> per gli aeroporti italiani e che non vi siano motivazioni a sostegno della applicazione di approcci diversi. Qualora ART dovesse decidere di mantenere l'approccio proposto, si rileva che la formula attualmente prevista è inefficace, in quanto potrebbe indurre a comportamenti inappropriati in termini di allocazione dei beni e di incentivi. | Da respingere, con precisazioni | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|--------------|---|---------------------------------|-------------|
| 19 | ADR | Non si condivide l'introduzione del "single till aggiustato" in cui i costi operativi riconosciuti a fini tariffari sono sussidiati da una quota del margine delle attività commerciali, rappresentando che la regolazione <i>dual till</i> , a differenza della regolazione <i>single till</i> (pura o aggiustata), soddisfa i requisiti di efficienza allocativa, produttiva e dinamica. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Assaeroporti | Si osserva come la proposta sul margine commerciale si ponga in netta controtendenza rispetto all'evoluzione in atto nel panorama regolatorio aeroportuale europeo, segnalando al contempo che, sebbene la complessità della formula impedisca di valutarne a pieno le implicazioni nei tempi limitati concessi dalla consultazione, un esame preliminare fa emergere numerosi rilievi, che evidenziano contraddizioni rispetto agli obiettivi dichiarati dall'Autorità, nonché potenziali effetti distortivi. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Assaeroporti | Si contesta quanto affermato nella relazione illustrativa secondo cui gli oneri di incentivazione all'attività volativa "non possono essere fatti ricadere sugli altri operatori aerei non beneficiati dagli incentivi"; tale affermazione non pare tenere conto delle rilevanti esternalità positive dell'incentivazione sul sistema nel suo complesso con conseguenti benefici per tutti gli utenti, quali, ad esempio, la crescita dei volumi di traffico, il migliore utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale e l'incremento dei livelli di connettività. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | SEA | Si segnala che la formulazione proposta non specifica a quale tasso di remunerazione ci si riferisca; al riguardo, si propone di utilizzare il tasso di remunerazione riconosciuto dalle Autorità competenti nel periodo quinquennale preso a riferimento nella stessa Misura 19.2.1. | Da respingere, con precisazioni | |
| 19 | Assaeroporti | Non si ritiene condivisibile la scelta di non considerare gli oneri di incentivazione ai fini del calcolo del margine delle attività accessorie e, di conseguenza, di non assimilarne il trattamento alle altre attività che concorrono alla definizione di tale margine. | Da respingere, con precisazioni | |
| 19 | Assaeroporti | Si segnala che, nello stabilire le attività che contribuiscono a definire il margine rilevante ai fini tariffari, ART non ha opportunamente differenziato le attività svolte in regime di monopolio da quelle svolte in regime di concorrenza, che si ritiene debbano essere escluse da tale meccanismo. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Assaeroporti | Si rileva come inclusione del fattore μ_0 nella determinazione dell' <i>hybrid till</i> sia inefficace e inappropriata rispetto all'obiettivo dichiarato di garantire il rispetto del principio di non discriminazione, in quanto scoraggia l'erogazione di incentivazione commerciale, la quale è uno strumento ampiamente riconosciuto come efficace per favorire la crescita del traffico e migliorare l'utilizzo della capacità, rischiando di rendere il sistema aeroportuale italiano meno competitivo a livello europeo. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Ryanair | Al fine di massimizzare il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, nel rispetto degli altri principi generali elencati nei Modelli, si ritiene che la quota dei proventi ricevuti dalle attività accessorie e conteggiati per l'abbattimento dei diritti aeroportuali debba corrispondere all'intero margine ($\mu=1$). | Da respingere, con precisazioni | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|---------------------------------|-------------|
| 19 | SEA | Si richiede di eliminare la componente $\mu 0$ in ragione della sostanziale contraddittorietà di tale elemento rispetto agli obiettivi dichiarati dall'Autorità in termini di ottimizzazione della capacità, in quanto penalizza la principale leva che i gestori hanno (gli incentivi) per attrarre nuovo traffico sullo scalo. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | SEA | Con riferimento agli elementi f1 e f2 della formula si rileva contraddittorietà negli effetti che tali componenti possono determinare: infatti, la componente f1 disincentiva gli aeroporti con terminal congestionati, laddove la componente f2 penalizza bassi livelli di utilizzo della capacità di pista e di terminal. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Turkish Airlines | Si rileva come la misura minima del 25% del rapporto tra costi d'incentivazione all'attività volativa e ricavi da attività aeroportuali risulti eccessiva ai fini dell'applicazione di un parametro fondamentale nel calcolo dello scomputo dalla tariffa applicabile dal gestore dei proventi derivanti dalle attività accessorie. | Da respingere, con precisazioni | |
| 19 | Assaeroporti | Si rileva come gli effetti delle componenti f1 ed f2 siano in contraddizione tra loro in quanto, a parità di altre condizioni infatti, la componente f1 penalizza gli aeroporti con elevati livelli di congestione del terminal, mentre allo stesso tempo la componente f2 penalizza bassi livelli di utilizzo della capacità di pista e di terminal; inoltre, il meccanismo penalizza gli aeroporti che effettuano, per far fronte alle previsioni di crescita del traffico, investimenti per espandere i propri livelli di capacità. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Assaeroporti | Si osserva come la formulazione proposta dell' <i>hybrid till</i> rappresenti un inedito a livello internazionale, non solo per quanto attiene in particolare alla complessità del meccanismo, ma anche in relazione ai parametri relativi all'incentivazione commerciale ($\mu 0$), alla definizione dell'incidenza delle attività commerciali (f1) e alla capacità residua (f2); in particolare, si rileva come in nessun Paese europeo la regolazione delle politiche di incentivazione sia collegata al meccanismo del <i>till</i> regolatorio. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | Turkish Airlines | Non si comprende quale sia il fondamento del valore limite per la pressione antropica sull'infrastruttura aeroportuale, assunto da ART pari a 500 pax/anno/mq. | Da respingere, con precisazioni | |
| 19 | SEA | Si rappresentano alcune perplessità tecniche con riferimento ai meccanismi di determinazione del fattore f2 riportato nei modelli, con particolare riferimento alla metodologia proposta per la determinazione della capacità dei terminal in base ai LoS IATA. | Da accettare, con modifiche | |
| 19 | SEA | Si ricorda che, con riferimento agli aeroporti ad esso soggetto, il Regolamento CE 95/93 e le successive modifiche consente ai vettori di conservare gli slot per la successiva analoga stagione IATA a condizione che questi siano stati utilizzati almeno per l'80% del periodo; tale previsione rappresenta un ostacolo per il gestore nell'ottimizzazione della capacità assegnata. | Da accettare, con modifiche | |

2.7.3 Approfondimenti

2.7.3.1 Trattamento del margine da attività accessorie

In riferimento al tema del trattamento del margine, va innanzi tutto evidenziato come, in un quadro

fortemente polarizzato fra gestori (favorevoli al mantenimento del *dual till*) e vettori (orientati all'applicazione del *single till*), l'analisi delle osservazioni pervenute abbia fatto registrare una sostanziale convergenza di entrambe le parti circa l'efficacia, rispetto agli obiettivi di efficiente utilizzo della capacità aeroportuale, delle politiche di incentivazione all'attività volativa intraprese da parte dei diversi gestori, che risultano essere, in definitiva, una componente fisiologica dell'*industry*, di generalizzata diffusione a livello europeo.

Al riguardo, rileva ad esempio come uno dei vettori si sia spinto ad osservare che, in sede di *Thessaloniki Forum*, ovvero in una sede che rappresenta l'intero settore aeroportuale, si sia rilevato che "*un'ingiustificata mancanza di variazioni è discriminatoria al pari di variazioni ingiustificabili*", ritenendo conseguentemente che i diritti fissati in modo da riflettere servizi e livelli di qualità uniformi possano anche distorcere la concorrenza, penalizzando le compagnie aeree che si affidano a modelli commerciali alternativi, o usano infrastrutture aeroportuali di qualità o costo inferiore.

Alla luce di quanto evidenziato, si registra dunque che:

- gli stessi *stakeholders* paiono convergere sul concetto di strategia tariffaria complessiva, che comprende sia i diritti aeroportuali nominali, determinati secondo i modelli dell'Autorità, sia le forme selettive di incentivazione all'attività volativa applicate dai gestori;
- non risulta conseguentemente confermato il principale presupposto per l'attivazione del regime di *hybrid till* predisposto da ART, che nella relazione illustrativa del documento di consultazione, alla luce della significativa correlazione (nel 2017, sulla base delle stime ART: superiore a 0,50) fra livello delle incentivazioni e ammontare del margine, era stato individuato nell'opportunità che una parte di quest'ultimo fosse riallocata a beneficio di una riduzione delle tariffe destinata a tutti gli utenti.

Pertanto, tenuto inoltre conto che la vigente regolazione dell'Autorità, a detta degli osservanti, si è dimostrata un efficace strumento per lo sviluppo del settore aeroportuale nazionale, consentendo – soprattutto per gli scali di grandi e medie dimensioni – il reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione degli investimenti, si è ritenuto opportuno il mantenimento dell'attuale approccio *dual till*.

Si è ritenuto tuttavia necessario adottare adeguate misure di trasparenza in relazione all'ammontare di detto margine e al suo utilizzo *pro quota* (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività volativa, altro eventualmente da specificare), attraverso l'imposizione dell'obbligo per il gestore aeroportuale di fornire agli utenti dell'aeroporto, nell'ambito delle consultazioni periodiche – sia *ex ante* che nell'ambito del monitoraggio annuale – dettagliate informazioni al riguardo.

2.8 Qualità, tutela ambientale e SLA

2.8.1 Contenuti del Documento

La Misura 27 del Documento definisce, con riguardo al Modello A, i principi per valutare gli impatti tariffari connessi alla *performance* del gestore aeroportuale in relazione alla qualità dei servizi offerti e alla tutela ambientale. La Misura 60 del Documento (Misura 58 dell'Atto di regolazione) riporta i principi generali afferenti ai *Service Level Agreements* (SLA) tra gestore aeroportuale e utenti dell'aeroporto.

2.8.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|-----------------|---|---------------|--|
| 27 | Easyjet | Si ritiene sproporzionata la previsione che gli aeroporti ricevano un bonus per aver fornito il servizio alla qualità prevista. | Da respingere | Si ritiene che la proporzionalità adottata per premi e penali sia adeguata a fornire un corretto incentivo al gestore in materia di qualità e tutela ambientale. |
| 27 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che 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. | Chiarimento | Nell'ambito dei Piani di qualità e tutela ambientale, la partecipazione degli utenti alla definizione di indicatori, pesi e valori obiettivo è già assicurata nei Modelli vigenti. Con la formulazione proposta in consultazione, il nuovo testo conferma tale prerogativa. È previsto in ogni caso che, in esito alla |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|--|---------------|--|
| | | | | consultazione, i Piani in questione siano ripresentati ad ENAC per essere allegati al Contratto di Programma successivamente sottoscritto. Circa l'individuazione degli indicatori, occorre basarsi sui criteri stabiliti da ENAC al riguardo, con particolare riferimento alla Carta dei servizi. |
| 27 | Easyjet | Si ritiene che gli indicatori di qualità/ambientale siano selezionati dagli aeroporti e dall'ENAC con un metodo discrezionale e non trasparente. | Da respingere | Circa l'individuazione degli indicatori, occorre basarsi sui criteri stabiliti da ENAC al riguardo; con riferimento al livello definito dal gestore per gli obiettivi, si ritiene che tale aspetto possa costituire un valido argomento da affrontare nel corso delle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali. |
| 27 | SEA | Non si ritiene chiaro: (i) se la scelta degli indicatori sia il frutto del confronto tra il Gestore e l'ENAC o l'esito di un confronto a tre che include gli utenti; (ii) quale processo permetterà di rivedere, a seguito della consultazione con gli utenti, la proposta di indicatori preventivamente concordata fra gestore ed ENAC. | Chiarimento | Circa l'individuazione degli indicatori, occorre basarsi sui criteri stabiliti da ENAC al riguardo; con riferimento al livello definito dal gestore per gli obiettivi, si ritiene che tale aspetto possa costituire un valido argomento da affrontare nel corso delle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali; successivamente alla consultazione, gli indicatori eventualmente emendati sono nuovamente sottoposti ad ENAC per la definitiva approvazione. |
| 27 | SEA | Si segnala che gli impatti ambientali a seguito di interventi/investimenti ambientali potrebbero avere effetti non lineari, per cui sarebbe preferibile che il miglioramento sia definito nel corso del periodo regolatorio, anziché annualmente; si reputa inoltre non corretto applicare a ciascun indicatore un necessario miglioramento numerico annuale, senza tenere conto della possibile crescita del traffico. | Da respingere | La Misura si riferisce ad un generale principio di miglioramento, e non esclude esplicitamente che eventuali effetti non lineari degli interventi di tutela ambientale siano considerati nella quantificazione dei valori obiettivo. In ogni caso, il meccanismo deve poter assicurare il calcolo dell'indicatore sintetico per ciascun anno del periodo regolatorio. |
| 27 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che non dovrebbe esserci alcuna variazione incrementale della tariffa nei casi in cui l'aeroporto raggiunga o superi gli obiettivi; si ritiene inoltre che tali obiettivi dovrebbero essere sufficientemente sfidanti ed al contempo realistici. | Da respingere | Si ritiene che la proporzionalità adottata per premi e penali sia adeguata a fornire un corretto incentivo al gestore in materia di qualità e tutela ambientale; con riferimento al livello definito dal gestore per gli obiettivi, si ritiene che tale aspetto possa costituire un valido argomento da affrontare nel corso delle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali. |
| 27 | SEA | Si reputa non corretto applicare a ciascun indicatore un necessario miglioramento numerico annuale, senza tenere conto della possibile crescita del traffico. | Da respingere | L'incremento dei volumi di traffico può essere utilizzato dal gestore come elemento di valutazione nella quantificazione dei valori obiettivo annuali. |
| 27 | SEA | Si ritiene necessario precisare nella formulazione che, nel caso di indicatori già costruiti come valori percentuali, gli scostamenti debbano essere calcolati come semplici differenze. | Da respingere | Gli indicatori analitici di qualità e tutela ambientale sono sempre espressi come variazioni percentuali rispetto al corrispondente valore all'anno base, con l'ulteriore precisazione (Misura 27.4 punto 7) che valori all'anno base prossimi allo zero determinano la necessità di adeguata riponderazione dei parametri. |
| 27 | Turkish Airlines | Si suggerisce di aggravare ulteriormente, nella misura dell'1% (ossia da -2% a -3%), le penalità derivanti dallo scostamento in negativo dagli obiettivi sintetici. | Da respingere | Si ritiene che la proporzionalità adottata per premi e penali sia adeguata a fornire un corretto incentivo al gestore in materia di qualità e tutela ambientale. |
| 60 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che il testo proposto non sia conforme all'art. 9.2 della Direttiva 2009/12/CE, che non prevede la condivisione della responsabilità formalizzata da parte dei vettori nell'ambito dei <i>service level agreements</i> ; si raccomanda inoltre, per gli aeroporti con significativa attività cargo, l'inclusione di KPI ad essa afferenti; si suggerisce infine di uniformarsi al <i>position paper</i> IATA relativo al tema in questione. | Da respingere | Al punto a) della Misura è già stato chiarito che gli obblighi in termini di performance sono in capo al gestore e che, soltanto in modo eventuale, è possibile tenere conto di un livello minimo di performance da richiedere agli utenti per accedere alla liquidazione delle penali, nell'ottica di "una allocazione chiara e precisa delle responsabilità". Con riferimento ai contenuti degli SLA, si ritiene che tale aspetto possa costituire un valido argomento da affrontare nel corso delle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|----------|---|-------------|--|
| 60 | Easyjet | Si ritiene che gli SLA dovrebbero considerare tutti i modelli di business delle compagnie aeree e i servizi forniti in ogni terminal/pontile. | Chiarimento | Tale fattispecie non è affatto esclusa dalla formulazione adottata da ART. |

2.9 Reti e sistemi aeroportuali

2.9.1 Contenuti del Documento

La Parte IV (Misure da 33 a 54 del Documento, Misure da 33 a 52 dell'Atto di Regolazione) definisce un set di misure regolatorie atte a stabilire in modo più chiaro, rispetto ai Modelli 2017, adeguati principi e criteri con riferimento ai sistemi tariffari da applicare alle Reti e ai Sistemi aeroportuali.

2.9.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|-----------|-------------------------------|---|---------------|---|
| Def. n.36 | SEA | Nella definizione di <i>Sistema aeroportuale</i> , si ritiene irrilevante il richiamo all'art. 77, alla luce del fatto che il Modello A esplicita chiaramente gli obblighi di trasparenza richiesti. | Da respingere | Si ritiene di confermare il testo, in quanto citato nella fonte normativa. |
| 42 | SEA | In riferimento al trattamento del margine relativo alle attività accessorie della rete o del sistema aeroportuale, si rileva l'inopportunità di adottare un regime di <i>hybrid till</i> . | Da accettare | La tematica è stata affrontata al paragrafo 2.7. |
| 42 | Turkish Airlines | Si suggerisce di calcolare il margine delle attività accessorie relativo alla rete o al sistema aeroportuale facendo riferimento a ciascun sedime, anche in considerazione della sua influenza sul calcolo delle poste figurative di trasferimento. | Da respingere | La tematica è stata affrontata al paragrafo 2.7. |
| 49 | Turkish Airlines | Si propone di ridurre da 90 a 60 minuti di viaggio la soglia per la determinazione del bacino potenziale per l'asservimento di ciascuno scalo al sistema aeroportuale. | Da respingere | La condizione assunta da ART tiene conto di una soglia di indifferenza di scelta della popolazione ricompresa nell'agglomerato urbano tra gli aeroporti del Sistema aeroportuale, definendo un valore massimo di raggiungibilità relativo ad ogni scalo. Si ritiene che tale assunto si riferisca ad un concetto diverso a quello di "bacino di utenza di un aeroporto" contenuta al par. 25 punto 12 della Comunicazione della Commissione Europea "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree" (2014/C 99/03). In ogni caso la Misura 49 è stata espunta dal testo dell'Atto di regolazione, a seguito di osservazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. |
| 43 | Assaeroporti F2i - Ardian SEA | Si ritiene lo strumento utile per permettere un'efficace gestione integrata, specie con riferimento alla possibilità di effettuare trasferimenti di ricavi tra diversi aeroporti attraverso il meccanismo delle poste figurative, tuttavia non si condivide la previsione di subordinarne l'applicazione ad un vincolo di assorbimento da parte degli aeroporti della Rete o Sistema di almeno il 50% del margine da attività accessorie. | Da accettare | Alla luce delle considerazioni sul trattamento del margine (vedi paragrafo 2.7), si ritiene che la previsione rivesta carattere di minore rilevanza nell'ambito della costruzione tariffaria, e pertanto si è rettificata la Misura indicando una generica priorità, anziché un obbligo. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|------------|--------------------------|--|---------------------------------|---|
| 33, 43, 46 | Easyjet, A4E, IATA, IBAR | Ritenendo che reti e sistemi aeroportuali siano in linea generale inefficienti ed incoerenti con le economie di mercato, si manifesta contrarietà alla loro inclusione nel modello; qualora ART dovesse decidere per la loro permanenza, si ritiene che gli aeroporti interessati dovrebbero contribuire al contenimento delle tariffe con il 100% dei profitti non aeronautici, prima di ricorrere a qualsiasi trasferimento economico tra uno scalo e l'altro. | Da respingere, con precisazioni | Reti e sistemi aeroportuali sono entità previste dalla legge. Al riguardo, si è ritenuto opportuno fornire ai gestori aeroportuali, titolari dell'elaborazione di sistemi tariffari comuni e trasparenti, adeguati criteri affinché, nel differenziare il livello dei diritti aeroportuali fra gli aeroporti costituenti la rete o il sistema, siano rispettati i principi di trasparenza, equità e non discriminazione, anche a tutela degli utenti degli aeroporti. Con riferimento alle poste figurative di trasferimento, alla luce delle considerazioni sul trattamento del margine, si ritiene che la previsione rivesta carattere di minore rilevanza nell'ambito della costruzione tariffaria, e pertanto si è rettificata la Misura indicando una generica priorità, anziché un obbligo. |
| 46 | GESAC | Nel condividere la Misura, che rappresenta l'opportunità di avvalersi di un regime più aderente al futuro assetto operativo della società, si evidenzia che gli elementi di incertezza legati al progetto di integrazione in corso fra gli aeroporti di Napoli e Salerno non rendano percorribile, nell'immediato, la normale gestione del processo di convocazione e consultazione degli utenti finalizzato alla definizione dei livelli tariffari entro i termini previsti; al riguardo si ritiene opportuno il mantenimento, per un periodo che si stima pari a circa 2 anni, di un regime di stabilità tariffaria mediante l'applicazione delle tariffe attualmente in vigore. | Da respingere, con precisazioni | Nell'ottica di assicurare nel tempo la correlazione ai costi e per garantire il rispetto dei principi di trasparenza e di consultazione degli utenti, non appare opportuno che i livelli dei diritti aeroportuali possano beneficiare di proroghe rispetto alle naturali scadenze dei periodi tariffari. Al riguardo, si è ritenuto opportuno introdurre nel testo dell'Atto di regolazione (ed in particolare alle Misure di cui alla Parte II.1) specifiche precisazioni con riferimento agli aspetti procedurali relativi all'avvio delle consultazioni per gli aeroporti che hanno concluso il periodo regolatorio e non hanno ancora il piano investimenti approvato da ENAC. |
| 48 | SEA | Si segnala che la definizione di sistema aeroportuale differisce in forma e sostanza da quella adottata da ART per i bacini di trasporto pubblico locale (delibera n. 48/2017), che si ritiene maggiormente rispondente alle esigenze di distribuzione del traffico in quanto basata su criteri relativi alla domanda servita | Da respingere | La condizione assunta da ART tiene conto di una soglia di indifferenza di scelta della popolazione ricompresa nell'agglomerato urbano tra gli aeroporti del Sistema aeroportuale, definendo un valore massimo di raggiungibilità relativo ad ogni scalo. Si ritiene che tale assunto si riferisca ad un concetto diverso a quello di "bacino di mobilità" di cui alla delibera ART n. 48/2017. In ogni caso la Misura 48 è stata espunta dal testo dell'Atto di regolazione, a seguito di osservazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. |
| 49 | A4E, IATA, IBAR | Si ritiene che il tempo di viaggio di 90 minuti costituisca una misura arbitraria ed inadatta ad un'applicazione indiscriminata | Da respingere | Circa la quantificazione del tempo di viaggio, la condizione assunta da ART tiene conto di una soglia di indifferenza di scelta della popolazione ricompresa nell'agglomerato urbano tra gli aeroporti del Sistema aeroportuale, definendo un valore massimo di raggiungibilità relativo ad ogni scalo. Peraltro, al riguardo, l'osservazione non presenta soluzioni alternative. In ogni caso la Misura 49 è stata espunta dal testo dell'Atto di regolazione, a seguito di osservazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. |
| 49 | SEA | Si osserva come la matrice ISTAT citata nella misura sia del tipo comune-comune, ed in quanto tale poco rappresentativa per l'individuazione del perimetro della <i>catchment</i> area per comuni di ampiezza e complessità come Milano; inoltre, si rileva inoltre l'incoerenza della stima dei tempi contenuta in detta matrice con gli strumenti che il contesto tecnologico e informativo mette a disposizione con ampia diffusione | Da respingere | La condizione assunta da ART presenta un livello di dettaglio tecnico/geografico adeguato a rispondere ad un criterio di ampia reperibilità dei dati e di semplicità applicativa, che si ritengono prioritari nel caso in esame. In ogni caso la Misura 49 è stata espunta dal testo dell'Atto di regolazione, a seguito di osservazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. |

2.10 Incentivazione all'attività volativa

2.10.1 Contenuti del Documento

La Parte VI (Misura 59 del Documento, Misura 57 dell'Atto di regolazione) disciplina in ambito regolatorio l'attività di incentivazione all'attività volativa.

2.10.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|-----------------------------|---|
| 59 | ACI Europe | Si invita ART a consentire agli aeroporti di operare con maggiore libertà imprenditoriale, negoziando i propri contratti di incentivazione business-to-business senza dover divulgare a tutti gli altri utenti le relative informazioni, commercialmente sensibili. | Da accettare, con modifiche | Vedi approfondimento (paragrafo 2.10.3.1) |
| 19 | AICAI | Pur nel rigoroso rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, si ritiene che gli incentivi non debbano essere sottoposti ad alcuna forma di regolazione, né tantomeno utilizzati per determinare le tariffe. | Da respingere | |
| 59 | Alessandro Riolo | Si ritiene opportuno che gli sconti sui diritti aeroportuali siano offerti tal quali a tutte le compagnie, indipendentemente dalla rotta servita, per non distorcere il mercato. | Da respingere | |
| 59 | Alessandro Riolo | Si ritiene opportuno imporre ai gestori di aeroporti con traffico superiore a 5 Mpax di estendere le incentivazioni tariffarie da essi previste anche ai vicini aeroporti con traffico inferiore a 5 Mpax, disincentivando così la "cannibalizzazione" del potenziale di crescita dei secondi da parte dei primi. | Da respingere | |
| 59 | Alessandro Riolo | Si ritiene opportuno vietare, all'interno di una rete aeroportuale, una differente intensità dell'incentivazione fra gli scali. | Da respingere | |
| 59 | Alessandro Riolo | Si ritiene opportuno prevedere misure specifiche per facilitare il finanziamento privato degli schemi di incentivazione. | Da respingere | |
| 59 | Assaeroporti | Si ritiene che l'approccio proposto non sia aderente al principio di proporzionalità dell'intervento regolatorio, ritenendo superflui i nuovi obblighi di divulgazione nei confronti degli utenti disposti con la Misura, di cui non si comprende la <i>ratio</i> ; si segnala piuttosto che la divulgazione, in sede di consultazione tariffaria, di informazioni dettagliate circa l'identità dei soggetti beneficiari e all'ammontare complessivo dell'incentivazione, possa alterare le dinamiche concorrenziali ostacolando la conclusione di accordi commerciali tra gestore e vettori. | Da accettare, con modifiche | |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|------------------|---|-----------------------------|-------------|
| 59 | easyJet | Si osserva che gli incentivi e gli sconti sono uno strumento necessario per lo sviluppo di un aeroporto, una caratteristica di un mercato sano e una forma di differenziazione dei prezzi. Non necessariamente si configurano danni per i passeggeri o effetti anticoncorrenziali; si invita pertanto ART a non scoraggiare la lecita differenziazione di prezzo per gli aeroporti che non hanno un significativo potere di mercato o un comprovato comportamento discriminatorio; si ritiene al riguardo che i rimedi regolatori ex-ante dovrebbero basarsi su solide prove di discriminazione dei prezzi (ossia dell'applicazione di condizioni dissimili a transazioni equivalenti con altre parti commerciali, ponendole così in una posizione di svantaggio competitivo) e non su di un presunto rischio comportamentale, come ipotizzato da ART; si ritiene infine necessario che ART esiga trasparenza (ma senza dettagli per singolo accordo bilaterale gestore-vettore) non solo per i sistemi d'incentivazione, ma anche sugli sconti riconosciuti ai vettori, come quello applicato sui passeggeri in transito a Roma Fiumicino. | Da accettare, con modifiche | |
| 59 | easyJet | Si contesta il potere dell'Autorità di regolare gli incentivi, ad esclusione delle valutazioni circa la discriminazione; si osserva inoltre come l'Autorità non abbia fornito prove di discriminazione per gli incentivi che superano il test MEO. | Chiarimento | |
| 59 | easyJet | Si ritiene necessario che le informazioni siano fornite dal gestore in forma aggregata, così come confidenziale deve rimanere il tipo di impegno assunto da gestore e vettore, nonché qualunque informazione sugli accordi già in essere. | Da accettare | |
| 59 | SEA | Si ritiene necessario che ART tratti le informazioni fornite dal gestore riguardo agli incentivi coerentemente con la legislazione in materia di riservatezza commerciale ed industriale. | Chiarimento | |
| 59 | Turkish Airlines | Si suggerisce l'eliminazione della Misura, in quanto basata su un orientamento ingiustificatamente estensivo in ordine alla definizione di 'incentivi' che un gestore aeroportuale può erogare ad un utente. | Da respingere | |

2.10.3 Approfondimenti

2.10.3.1 Incentivazione all'attività volativa

L'art. 37, comma 2, lettera h), del d. l. 201/2011 stabilisce che ART è chiamata "con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'art. 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali". Tali funzioni, contenute negli articoli 75, 79 (comma 2) e 80 (comma 1), sono relative alla vigilanza affinché i diritti aeroportuali siano applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto; le eventuali differenziazioni siano effettuate in funzione di una motivazione oggettiva, trasparente e non discriminatoria; nella loro determinazione devono essere rispettati i criteri di "a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; b) consultazione degli utenti aeroportuali; c) non discriminazione; d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso".

Come è stato riconosciuto dagli stessi *stakeholder* nella consultazione, gli incentivi producono effetti sul costo complessivo di accesso all'infrastruttura aeroportuale sostenuto da una compagnia aerea⁷. Per tale motivo tale tematica rientra nel campo di competenze di questa Autorità, anche se come noto gli incentivi possono essere oggetto di valutazione con riferimento alla normativa in materia di aiuti di Stato. La previsione di legge sopra riportata tuttavia non è limitata ai soli incentivi erogati da un gestore aeroportuale che dispone di risorse pubbliche, bensì si applica a tutte le forme di incentivazioni dei gestori aeroportuali verso i vettori, a prescindere o meno dalla loro qualificazione quali aiuti di Stato.

Per quanto riguarda la definizione di detti incentivi, l'Autorità, anche alla luce dell'analisi dei dati ricevuti, ritiene appropriata la definizione utilizzata al punto 6 delle Definizioni, così come la specificazione dell'inclusione, tra i meccanismi di incentivazione, non solo della modulazione tariffaria tramite sconti e rimborsi, ma anche dei pagamenti promozionali relativi a iniziative di marketing, promozione commerciale e/o turistica o altre iniziative ad esse assimilabili, come precisato al punto 1 della Misura 59 del Documento (Misura 57 dell'Atto di regolazione). Questo consente di evitare forme di elusione della normativa e mantenere l'efficacia dell'impianto regolatorio.

Premesso che gli incentivi devono essere regolati al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, con riferimento a quanto previsto al Punto 5 della Misura 9, si ritiene opportuno bilanciare la necessità di garantire il rispetto dei principi menzionati, col rispetto della riservatezza delle informazioni e con l'esigenza di consentire agli aeroporti un adeguato margine di libertà commerciale nei confronti della propria clientela. Pertanto, è stato espunto, dalle informazioni da rendere nella consultazione con gli utenti, il riferimento alle specifiche società che ricevono gli incentivi, mentre è stato mantenuto l'obbligo di comunicazione relativo all'ammontare economico complessivamente erogato e alle WLU associate, che non si ritiene essere eccessivamente oneroso/pregiudizievole per gli aeroporti, anche sotto il profilo concorrenziale⁸. La pubblicazione delle *policy* commerciali dei gestori sui propri siti *web* non appare assolutamente sufficiente a garantire agli utenti la parità di trattamento, in quanto, dalle analisi effettuate, tali incentivi risultano concentrati verso pochi vettori o società da essi controllate, né tantomeno appare chiaro come la mera pubblicazione di criteri per l'eventuale accesso alle incentivazioni possa concretizzarsi in una parità di trattamento, come afferma un soggetto, in assenza di un riscontro a consuntivo almeno riferito al complesso delle incentivazioni erogate nel periodo⁹.

Si osserva che, a maggior ragione se si afferma – come fanno in merito la maggioranza dei soggetti intervenuti nella consultazione – che gli incentivi e gli sconti sono una forma di differenziazione dei prezzi, tale meccanismo deve essere implementato in maniera trasparente e non discriminatoria, e deve rispettare i criteri di cui all'art. 80, comma 1, del d. l. 1/2012. Alla luce di quanto sopra, appare necessario pertanto confermare l'onere informativo per quanto riguarda gli obblighi di divulgazione verso il Regolatore, il quale – nella verifica del rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione – prescinde, tra l'altro, dalla distinzione tra incentivazioni che possono o meno costituire aiuti di Stato.

Con riferimento al trattamento di tutte le informazioni ricevute nell'ambito delle proprie attività, si evidenzia che l'Autorità agisce coerentemente con la legislazione vigente, anche sotto il profilo della tutela della riservatezza delle informazioni.

Per quanto concerne l'osservazione emersa dalla consultazione, che rileva come l'Autorità non abbia fornito evidenza che negli aeroporti italiani si siano registrate discriminazioni tra vettori nell'erogazione di incentivazioni, si osserva *inter alia* che l'Autorità non deve fornire prove di discriminazione per gli incentivi che superano il test MEO, bensì vigilare sul rispetto dei principi delineati nella citata normativa di riferimento.

Per quanto riguarda le altre osservazioni pervenute, si rileva che l'imposizione ai gestori aeroportuali di

⁷ "ART is correct in arguing that incentives modify the structure of charges" (contributo easyJet, prot. ART n. 11557/2019 del 30 settembre 2019).

⁸ Si osserva peraltro che in diversi casi negli stessi bilanci di esercizio, le società di gestione aeroportuale pubblicano i dati relativi alle incentivazioni erogate e talvolta anche i vettori beneficiari.

⁹ Ad esempio, se ad un vettore a cui è stato rifiutato un incentivo non fosse reso noto che ad un altro vettore quell'incentivo è stato effettivamente erogato, la verifica effettuata, ex post, dall'Autorità potrebbe non risultare altrettanto efficace.

grandi dimensioni di fornire incentivi anche negli aeroporti limitrofi, peraltro non gestiti dal medesimo concessionario, al fine di preservarne il corretto confronto concorrenziale, si configurerebbe contrariamente come un'alterazione dei meccanismi di mercato, oltre a risultare di difficile o impossibile implementazione. Peraltro, una tale forma di incentivazione si tradurrebbe in un "sussidio incrociato" tra gestori aeroportuali. Si ricorda che i gestori aeroportuali sono soggetti, spesso a controllo privato, che agiscono come società. In tal senso, anche nel caso di aeroporti riferibili ad un unico gestore, la possibilità di modulare l'intensità dell'incentivazione fra le compagnie e/o gli scali è lasciata alla scelta del modello di *business* da parte del gestore aeroportuale stesso, nel rispetto della normativa vigente. Per lo stesso motivo, non può essere imposto ad un gestore aeroportuale di estendere lo sconto applicato ad una compagnia a tutti i vettori che operano su quello scalo, indipendentemente dalla rotta servita. Infine, la previsione di inserire delle Misure per favorire gli interventi privati per finanziare gli incentivi, non appare coerente con le finalità assegnate dalla norma istitutiva all'Autorità.

2.11 Contabilità regolatoria

2.11.1 Contenuti del Documento

La Parte V del Documento riporta i principi ed i criteri relativi alla predisposizione degli schemi di contabilità regolatoria.

2.11.2 Sintesi delle osservazioni e valutazione

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|----------|---|--|--|
| 55 | ADR | Si ritiene la contabilità regolatoria proposta eccessivamente onerosa per il gestore, sia sul piano della complessità delle informazioni richieste che su quello delle stringenti tempistiche concesse per la sua formulazione. | Da respingere | L'Autorità ha la necessità di ricevere informazioni dettagliate per espletare le analisi econometriche oltreché l'attività di vigilanza. I nuovi schemi, descritti nella Misura 57 del Documento (Misura 55 dell'Atto di regolazione), riflettono già uno sforzo di sintesi dell'Autorità in riferimento al numero di modelli da compilare; peraltro, va considerato che le informazioni supplementari richieste rappresentano un'integrazione non particolarmente onerosa per il gestore. Sulla base delle attività di raccolta delle informazioni (con riferimento ai periodi temporali 2013-2017 e, successivamente, 2018-2019) finalizzate all'alimentazione del <i>dataset</i> utilizzato per le analisi econometriche, qualora se ne presentasse l'effettiva esigenza, si valuterà l'elaborazione di un manuale per la redazione degli schemi contabili, da sottoporre al confronto con gli <i>stakeholders</i> . Si precisa inoltre che l'utilizzo di detti prospetti da parte dei gestori aeroportuali è previsto soltanto a partire dall'annualità 2022, con riferimento al bilancio d'esercizio 2021, in coerenza con i termini di entrata in vigore dell'Atto di regolazione. |
| 55 | ADR | Si ritiene opportuno limitare l'obbligo di riconciliazione con il bilancio di esercizio alle sole componenti economiche e patrimoniali di cui alla Misura 58.3. | Da accettare | Si è precisato che la riconciliazione col bilancio di esercizio è riferita alle sole componenti economiche/patrimoniali. |
| 55 | ADR | Si ritiene che l'assenza di una chiara definizione di "contabilità regolatoria" e "fascicolo di contabilità regolatoria" renda incomprensibile e irragionevole (qualora il perimetro fosse esteso a tutti i dati indicati da ART) l'oggetto dell'attività di controllo che dovrebbe essere eseguita dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti del gestore. | Da respingere, con precisazioni | Il controllo può essere eseguito dal revisore legale della società. Si è previsto che la riconciliazione col bilancio di esercizio sia riferita alle sole componenti economiche/patrimoniali. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|----------------------------|---|-----------------------------|---|
| 55 | SEA | Si ritiene che l'assenza di schemi contabili allegati al documento di consultazione non consenta ai gestori di esprimersi circa l'onerosità degli obblighi indicati, sia in riferimento ai contenuti che alle tempistiche di compilazione, che appaiono peraltro in contraddizione con quanto previsto alla Misura 57.2. | Da accettare, con modifiche | L'indicazione con riguardo alle tempistiche è corretta in quanto il bilancio potrebbe essere approvato entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio, nei casi previsti dalla legge. Sulla base delle attività di raccolta delle informazioni (con riferimento ai periodi temporali 2013-2017 e, successivamente, 2018-2019) finalizzate all'alimentazione del <i>dataset</i> utilizzato per le analisi econometriche, qualora se ne presentasse l'effettiva esigenza, si valuterà l'elaborazione di un manuale per la redazione degli schemi contabili, da sottoporre al confronto con gli <i>stakeholders</i> . Si precisa inoltre che l'utilizzo di detti prospetti da parte dei gestori aeroportuali è previsto soltanto a partire dall'annualità 2022, con riferimento al bilancio d'esercizio 2021, in coerenza con i termini di entrata in vigore dell'Atto di regolazione. |
| 55 | SEA | In luogo della riclassificazione complessiva del bilancio di esercizio secondo gli schemi dei principi contabili nazionali, si propone di procedere alla sola rettifica, se dovuto, dei valori riportati nel bilancio per renderli coerenti con detti principi contabili. | Da accettare, con modifiche | È stata semplificata la riconciliazione, secondo quanto previsto nell'Atto di regolazione alla Misura 9.3. |
| 55 | SEA ADR Assaeroporti | Si ritiene ingiustificato e sproporzionato l'obbligo di predisposizione degli schemi contabili per ogni singola società che, rispetto al gestore, risulti collegata o controllata, in quanto tale incombenza rappresenta un forte aggravio di costi per il gestore. | Da accettare, con modifiche | È stato precisato che gli schemi contabili sono riferiti alla società di gestione aeroportuale, pertanto non sono richiesti gli schemi delle controllate e/o collegate. |
| 55 | SEA ADR | Si ritiene che l'estensione del perimetro di certificazione della contabilità regolatoria a tutti i dati indicati da ART determini un pesante aggravio dell'attività di controllo che dovrebbe essere eseguita dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti del gestore, in termini di attività, tempi e costi. | Da accettare | La certificazione è richiesta solo per i dati economici/patrimoniali. |
| 56 | A4E, IATA, IBAR | Il meccanismo di allocazione dei costi proposto da ART necessita di chiarimenti sotto i seguenti profili: trattamento dei costi condivisi o comuni, considerazione del design aeroportuale, decisioni di altre giurisdizioni, beni indissociabili. | Chiarimento | Si osserva preliminarmente che nella Parte V dell'Atto di regolazione è puntualmente descritto il trattamento dei costi condivisi o comuni. Circa gli altri aspetti segnalati, qualora se ne presentasse l'effettiva esigenza, si valuterà l'elaborazione di un manuale per la redazione degli schemi contabili che conterrà elementi di dettaglio sui criteri di allocazione dei costi. |
| 56 | Turkish Airlines | Si richiede ad ART di assicurare il rigoroso rispetto delle modalità di redazione della contabilità analitica da parte del gestore, che dovrebbe essere sempre relativa agli anni cui si applica la tariffa, mentre non dovrebbe essere mai ammesso l'utilizzo di poste contabili relative ad anni precedenti. | Chiarimento | Il principio è condiviso e già puntualmente declinato all'interno dell'Atto di regolazione. Qualora se ne presentasse l'effettiva esigenza, si valuterà l'elaborazione di un manuale per la redazione degli schemi contabili che conterrà elementi di dettaglio sui criteri di allocazione dei costi. |
| 56 | Turkish Airlines | Si auspica che i margini commerciali siano destinati al pagamento <i>pro quota</i> del corrispettivo dei servizi regolamentati piuttosto che alla riduzione dei costi ammissibili. | Da respingere | Nessuna modifica richiesta. Peraltro, con la possibilità di adozione nell'Atto di regolazione del regime di <i>dual till</i> il margine commerciale non entra nel computo dei diritti aeroportuali, né lato ricavi né lato costi. |
| 56 | AICAI | Si evidenziano perplessità in ordine alla separata quantificazione della voce "incentivi" nel perimetro delle attività del gestore, a causa della sua discrezionalità. | Da respingere | L'introduzione di una separata evidenza della voce "incentivi" contribuisce ad aumentare la trasparenza tariffaria. Al riguardo, è stato chiarito che, sotto il profilo regolatorio, le forme di incentivazione non devono essere ricomprese fra i costi ammissibili relativi alle attività regolate, né portate in riduzione dei relativi ricavi. |
| 56 | Aragon Partners | In riferimento al titolo della tabella di cui alla Misura 56.2, si suggerisce di sostituire l'espressione "indiretta" con "pro-quota". | Da accettare | Migliore definizione. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|-----------------|---|---------------------------------|--|
| 56 | SEA | Si segnala l'effetto distorsivo che la misura potrebbe determinare qualora il criterio di allocazione dei costi generali fosse applicato anche alla attività di incentivazione all'attività volativa. | Da respingere, con precisazioni | La misura 56 del Documento (Misura 54 dell'Atto di regolazione) intende favorire la trasparenza. È pacifico che anche le attività di incentivazione comportino dei costi generali dei quali è necessario tenere conto. La problematica è stata in ogni caso meglio definita a seguito di specifica osservazione al riguarda formulata dal Ministero dell'Economia e delle finanze (vedi infra). |
| 56 | ADR | Con riferimento ai corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria, si intende opportuno rappresentare nei prospetti di contabilità regolatoria i servizi definiti nell'allegato 7 del Contratto di Programma ADR. | Da respingere | Il modello tariffario ART si riferisce a tutti gli scali aeroportuali operanti sul territorio nazionale, e le disposizioni in esso contenute devono pertanto avere portata generale. Eventuali peculiarità legate ai singoli aeroporti potranno essere oggetto di specifica valutazione, nell'ambito delle singole procedure operative. |
| 56 | SEA | Si richiede di rettificare la previsione per considerare le numerose fattispecie per le quali non sussista rendita di localizzazione all'interno dei sedimi laddove si manifestino chiare attività in concorrenza a quelle svolte dai Gestori da parte di soggetti terzi svolte in prossimità dei sedimi (p.e. parcheggi, hotel, centri congressi, uffici direzionali, magazzini cargo di seconda linea, ecc.). | Da respingere | L'osservazione risulta superata alla luce del fatto che, con la possibilità di adozione nell'Atto di regolazione del regime di <i>dual till</i> , il margine commerciale non entra nel computo dei diritti aeroportuali, né lato ricavi né lato costi. |
| 57 | Aragon Partners | Si ritiene che l'attuale formulazione delle misure (che paiono riferirsi a fogli di calcolo quali MS Excel) limiti la soluzione tecnologica per produrre la Contabilità Regolatoria, creando potenziali barriere all'innovazione verso futuri sistemi informatici più efficienti ed efficaci | Da accettare | Nell'accogliere l'osservazione è stata adottata nell'Atto di regolazione una formulazione maggiormente generica. |
| 57 | SEA | Si richiede all'Autorità di sottoporre ad una nuova consultazione sia gli schemi contabili di cui alla Misura 57.2, sia i prospetti della contabilità regolatoria alle Misure 58.2 e 58.3. | Da respingere, con precisazioni | Le Misure di contabilità regolatoria chiariscono i principi e i criteri ai quali il gestore dovrà attenersi per la compilazione degli schemi. La consultazione ha fornito lo spunto per ulteriori precisazioni sul tema. Gli schemi peraltro riproducono largamente (ma in maniera semplificata) i moduli utilizzati per la raccolta dei dati utili alla creazione del dataset utilizzato per le analisi di <i>benchmarking</i> sull'efficienza, nonché per l'elaborazione dei KPI, che necessitano dell'aggiornamento annuale per l'implementazione delle rispettive metodologie. Sulla base delle attività di raccolta delle informazioni (con riferimento ai periodi temporali 2013-2017 e, successivamente, 2018-2019) finalizzate all'alimentazione del dataset utilizzato per le analisi econometriche, qualora se ne presentasse l'effettiva esigenza, si valuterà l'elaborazione di un manuale per la redazione degli schemi contabili, da sottoporre al confronto con gli <i>stakeholders</i> . Pertanto, non si ritiene necessaria un'ulteriore fase di consultazione al riguardo. Si precisa inoltre che l'utilizzo di detti prospetti da parte dei gestori aeroportuali è previsto soltanto a partire dall'annualità 2022, con riferimento al bilancio d'esercizio 2021, in coerenza con i termini di entrata in vigore dell'Atto di regolazione. |
| 57 | SEA | Si richiede di espungere il punto. | Da accettare | Punto espunto, in coerenza con l'adeguamento del testo dell'Atto di regolazione previsto alla Misura 9, punto 3. |
| 58 | SEA | Si richiede di chiarire se l'elenco proposto sia fisso e non modificabile ovvero sia solo un esempio, ritenendo che l'elenco dei centri di costo/ricavo dovrebbe essere coerente con la struttura tariffaria approvata (per consentirne il monitoraggio), ovvero con quella della proposta tariffaria. | Chiarimento | L'elenco proposto si deve intendere fisso. |

| Misure | Soggetto | Sintesi contributo | Valutazione | Motivazione |
|--------|----------|---|--------------------|--|
| 58 | SEA | Si richiede di chiarire se l'elenco proposto sia fisso e non modificabile ovvero sia solo un esempio, ritenendo che l'elenco delle componenti tecnico-economiche dovrebbe tenere conto delle rettifiche dei dati di bilancio per i gestori che adottano i principi contabili internazionali IAS/IFRS. | Chiarimento | L'elenco proposto si deve intendere fisso. |

3. Pareri pervenuti ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012

3.1 Parere del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

Con riferimento al parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito MIT), pervenuto in data 5 maggio 2020 ed assunto agli atti dell'Autorità al prot. 6631/2020, in ordine ai contenuti dell'Atto di regolazione si precisa quanto segue, in relazione alle corrispondenti osservazioni del citato dicastero:

A. Con riferimento alla segnalazione di *“valutare l'opportunità di una sospensione temporanea dell'adozione, o in alternativa prevedere un differimento temporale dell'entrata in vigore, dello schema di Atto riguardante i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali in esame, anche al fine di poter soppesare le eccezionali necessità del settore conseguenti alla crisi in corso”*, si concorda con quanto osservato dal MIT, precisando tuttavia che i Modelli vigenti già prevedono, al punto 8.13-3, una rimodulazione dei parametri tariffari (x, k, v), per le annualità residue del periodo in corso, nel caso in cui la variazione annua dei volumi di traffico rispetto alle previsioni superi una determinata soglia, definita in consultazione. Detta previsione rimane confermata alla Misura 28, punto 4, dell'Atto di regolazione.

Si ritiene tuttavia congruo, al riguardo, un differimento al 1° luglio 2021 dell'entrata in vigore dell'Atto di regolazione, in modo da consentire agli operatori del settore di disporre di un lasso di tempo idoneo, in considerazione delle contingenti difficoltà legate all'attuale contesto straordinario, per il recepimento delle previste innovazioni.

B. Con riferimento alla necessità di calibrare i modelli tariffari sui volumi di traffico, va rilevato che l'attuale nuova formulazione del sistema tariffario è tale per cui la calibrazione dell'intervento regolatorio si manifesta attraverso le specifiche Misure adottate all'interno dell'Atto di regolazione, che riflettono le peculiarità, sia dimensionali che gestionali, dei diversi aeroporti sopra il milione di passeggeri/anno; in particolar modo ciò avviene:

- in sede di definizione dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento, che, oltre ad essere *tailor made*, è soggetto alla negoziazione tra vettori e gestore in fase di consultazione e quindi potrà riflettere le peculiarità, sia dimensionali che gestionali, dello specifico aeroporto;
- in sede di definizione del coefficiente di elasticità dei costi operativi al variare dei volumi di produzione, ove si prevede l'aggiornamento annuale dei coefficienti a seguito di specifiche analisi (*“effettuate tenendo conto, fra l'altro, dei dati storici forniti dai gestori aeroportuali, nonché dei dati derivanti da analisi di benchmark internazionali su aeroporti di analoga dimensione”*), che evidentemente avrà riguardo delle dimensioni degli scali;
- attraverso l'eventuale applicazione temporanea, in casi eccezionali, di contenute misure incrementative del WACC, su specifica e motivata richiesta del concedente, ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012.

L'assetto regolatorio previsto dal Modello consente di assicurare la correlazione dei diritti aeroportuali ai costi sottostanti e specifici del singolo aeroporto, la trasparenza, la pertinenza e la ragionevolezza dei diritti aeroportuali stessi e, nel rispetto di tali principi, l'orientamento al *benchmark* europeo, come previsto dall'art. 80, comma 1, del d.l. 1/2012.

Le predette motivazioni rendono l'articolazione dei due Modelli di tariffazione comunque rispettosa delle previsioni normative di cui all'art. 76 del d.l. 1/2012, assicurando la calibrazione sulla base dei volumi di traffico.

Inoltre, con riferimento all'osservazione riguardo l'individuazione dei Modelli da applicare sulla base dei livelli di traffico passeggeri registrato nelle ultime due annualità, si ritiene che, pur in presenza di accadimenti eccezionali, quali per esempio la pandemia in atto, l'eventualità che alcuni aeroporti applichino il Modello B in luogo del Modello A potrebbe risultare vantaggiosa per gli stessi, in ragione delle forti semplificazioni che caratterizzano tale Modello B. Si evidenzia inoltre che la Misura 2.2 (Modello A) e la Misura 31.1 (Modello B) dell'Atto di regolazione, come da ultimo modificate, consentono

l'attivazione di procedure di revisione tariffaria straordinaria per tenere conto dell'eventuale stato d'emergenza, formalmente dichiarato da parte delle Autorità competenti, anche in ragione delle possibili consistenti alterazioni delle previsioni economiche precedentemente assunte.

Inoltre, sono state introdotte opportune modifiche alle definizioni 2 e 3, relative rispettivamente all'Anno base ed all'Anno ponte, per tenere conto dell'eventualità che, in ragione di eventuali e peculiari circostanze connesse a dichiarazioni di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti, l'Anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria aeroportuale ai fini della revisione tariffaria, soprattutto rispetto ai principi di ordinarietà, ripetitività e confrontabilità nel tempo. Dette modifiche sono state definite in esito a un'approfondita analisi di alcuni dei casi pratici connessi (i) ad eventi eccezionali che hanno riguardato alcuni scali nazionali nel recente passato (per esempio Milano Linate e Roma Fiumicino), e (ii) all'emergenza sanitaria causata dal COVID-19¹⁰; le modifiche apportate alle definizioni 2 e 3 consentono quindi di prendere in considerazione un ampio ventaglio di casistiche e sono state delineate principalmente secondo principi di flessibilità. Va peraltro sottolineato che il MEF, nel proprio parere, evidenzia, per contro, il carattere di razionalità che assumerebbe la nuova articolazione in due modelli proposta dall'Autorità, rafforzando una uniforme applicazione della regolazione per fattispecie che, in sostanza, presentano caratteristiche gestionali omogenee (Modello A: 22 aeroporti; Modello B: 20 aeroporti) e garantendo, al contempo, una significativa semplificazione della regolazione per gli aeroporti di minore dimensione.

- C. Circa il fatto che l'esposizione in consultazione dei contenuti del Piano degli Interventi (Misura 3.1.3 dell'Atto di regolazione) possa prevedere eventuali elementi aggiuntivi rispetto ai contenuti tipici del predetto Piano, potendo risultare ultronea rispetto alla disciplina specifica in materia, appare opportuno precisare che l'Atto di regolazione non prevede alcuna variazione ai contenuti del predetto Piano, che restano disciplinati da quanto previsto negli atti convenzionali con ENAC e dalla normativa di settore, ma si limitano a esplicitare esclusivamente quali informazioni devono essere sottoposte agli utenti dell'aeroporto per fornire agli stessi adeguata conoscenza delle opere oggetto di investimento, i cui costi sono coperti con ricavi derivanti dai diritti aeroportuali. Al riguardo, sono state comunque effettuate ulteriori precisazioni nel testo dell'Atto di regolazione, per chiarirne la finalizzazione a beneficio del principio di trasparenza che deve, tra l'altro, caratterizzare il processo di consultazione degli utenti.
- D. In merito al dubbio sollevato dal MIT sul fatto che la seconda sub-componente della formula di adeguamento tariffario, correlata all'attuazione degli investimenti, rappresenti una indebita duplicazione di penalità oggetto di disciplina specifica dei contratti di programma, si osserva che:
- l'applicazione della penalità introdotta dall'Autorità con la Misura 26 dell'Atto di regolazione appare opportuna al fine di trasferire in modo diretto all'utenza, attraverso un immediato beneficio tariffario, gli effetti della mancata attuazione degli investimenti, nel solo caso di accertata responsabilità del gestore, ossia nell'ipotesi di comportamento non diligente da parte del medesimo, indipendentemente dall'esistenza di ulteriori forme di penalità nei Contratti di Programma, che sottendono obiettivi differenti ed a cui non consegue un beneficio diretto per gli utenti aeroportuali;
 - detta penalità risulta già applicata in altri settori regolati, ed in particolare nel settore autostradale;
 - la citata penalità è finalizzata ad incentivare la realizzazione degli investimenti, posto che, come evidenziato da ENAC nel corso delle recenti audizioni presso il DIPE sui Contratti di Programma, nel 2018 la percentuale di attuazione degli investimenti programmati risultava pari ad appena il 56%.
- Tutto ciò a garanzia del principio di trasparenza del processo di attuazione degli investimenti e della copertura dei relativi costi a carico degli utenti.
- E. Con riferimento alla determinazione degli indicatori analitici della qualità e della tutela ambientale di cui alla Misura 27.2, punto 1, e 27.3, punto 2, dell'Atto di regolazione, si osserva che la relativa formulazione

¹⁰ Con particolare riferimento ai gestori aeroportuali che dovrebbero avviare la revisione dei diritti aeroportuali con le annualità 2020 come Anno base.

ripropone quanto già previsto dai Modelli in vigore fin dal 2014, la quale non ha finora comportato alcun dubbio applicativo. Per quanto attiene all'osservazione relativa alla Misura 27.4 dell'Atto di regolazione, va precisato che gli indicatori sintetici, sia con riferimento alla qualità che alla tutela ambientale, derivano dal calcolo automatico delle medie ponderate dei singoli indicatori analitici, recepiti nel Modello A, tenuto conto della prassi consolidata nel settore aeroportuale (Linee Guida ENAC applicative della direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva). In tal senso, per chiarezza, è stato allineato il testo dell'Atto di regolazione.

- F. Con riferimento alla asimmetria del meccanismo di sostenibilità del rischio traffico, va preliminarmente precisato che l'introduzione del meccanismo così concepito, è finalizzata a limitare, in termini generali, la possibile sottovalutazione dei volumi di traffico e il conseguente sovradimensionamento delle tariffe unitarie, valorizzando in tal modo una corretta allocazione del rischio operativo da parte del gestore. Pertanto, come già osservato al paragrafo 2.6 della presente relazione, non si rinvengono motivi per modificare detto meccanismo, peraltro già adottato per altri settori regolati, e tale da rispondere ai principi di (i) contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, (ii) corretta allocazione del rischio operativo. Al riguardo, appare inoltre opportuno richiamare quanto già precisato al punto A con riferimento alla Misura 28, punto 4 dell'Atto di regolazione.
- G. Con riferimento alla Misura 34 dell'Atto di regolazione, il MIT osserva che la formulazione del testo lascerebbe intendere che l'Autorità, richiedendo al gestore informazioni sull'istruttoria relativa al riconoscimento della Rete aeroportuale da parte dei Ministeri competenti, intenda esprimersi su tale provvedimento. Al riguardo, si rileva che la richiesta di informazioni circa l'istruttoria in questione è in realtà da correlare alla necessità di completare il quadro informativo a disposizione dell'Autorità con riferimento alla sola verifica di conformità dell'istanza, presentata dal gestore, per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete. Conseguentemente, si è ritenuto di precisare meglio, per chiarezza, il testo dell'Atto di regolazione.
- H. Relativamente alla regolazione dei Sistemi aeroportuali, le Misure inizialmente previste come 48 e 49 nel Documento di consultazione sono state espunte dal testo dell'Atto di regolazione. Le Misure 46 e 47, nel rinviare, più in generale, alla pertinente normativa nazionale e dell'Unione Europea, si limitano pertanto a disciplinare aspetti di natura procedurale, per consentire l'applicazione di un sistema di tariffazione comune.

Va peraltro sottolineato che il MEF, nel proprio parere, evidenzia l'opportunità che, a valle dell'adozione dell'Atto di regolazione da parte dell'Autorità, reti e sistemi vengano individuati, anche d'intesa con ART, *“tenuto conto degli indirizzi programmatici di politica dei trasporti, di sviluppo dell'intermodalità e di investimenti pubblici nello sviluppo infrastrutturale, definiti nei documenti di programmazione (Piano nazionale di sviluppo degli aeroporti, Documento di economia e finanza, etc.)”*.

- I. Con riferimento alla separazione contabile, una volta chiarito che i servizi di assistenza a terra svolti in regime di concorrenza non costituiscono attività regolate, come desumibile anche al punto 5 delle Definizioni (Parte I.1 dell'Atto di regolazione), si ritiene di confermare l'approccio regolatorio adottato, tenuto altresì conto che in sede di consultazione non sono state formulate osservazioni al riguardo e sul mercato è generalmente adottato il regime *dual till*.
- J. Per quanto riguarda gli incentivi all'attività volativa, è opportuno sottolineare che le Misure adottate nell'Atto di regolazione sono finalizzate ad introdurre elementi di maggiore trasparenza e chiarezza, anche al fine di assicurare il rispetto del principio di non discriminazione nell'accesso agli incentivi erogati annualmente dai gestori aeroportuali. Eventuali misure contingenti, connesse alla situazione emergenziale in corso, sono ammissibili purché temporanee e tali da non determinare effetti distorsivi della concorrenza, in linea con i più recenti orientamenti delle istituzioni dell'Unione Europea.
- K. Per quanto attiene alla Misura 62 del Documento di consultazione (Misura 60 dell'Atto di regolazione), spetterà ad ENAC, quale parte concedente, predisporre, nel rispetto della nuova regolazione intervenuta, i prossimi atti aggiuntivi di aggiornamento quinquennale previsti dalle norme e dalle concessioni vigenti. In riferimento alle funzioni di vigilanza svolte dall'Autorità, si evidenzia che le stesse discendono dalle

previsioni dell'art. 80 del d.l. 1/2012 e vengono esercitate secondo le procedure contenute nell'Atto di regolazione.

3.2 Parere del Ministero dell'economia e delle finanze

Con riferimento al parere del Ministero dell'economia e delle finanze (di seguito MEF), pervenuto in data 6 maggio 2020 ed assunto agli atti dell'Autorità al prot. 6680/2020, nel condividere l'opportunità espressa dal Ministero di rendere quanto prima applicabile il nuovo quadro regolatorio, in ordine allo specifico contenuto dei Modelli - in relazione alle corrispondenti osservazioni del citato dicastero - si precisa che, con riferimento alle Misure 10.2 (Ammissibilità dei costi di capitale), 13.5 punto 1 (*risk free rate*), 56.2 punto 5 (Criteri di allocazione dei costi) del Documento (Misura 54.2 dell'Atto di regolazione), si è proceduto a modificare la formulazione del testo dei Modelli.

Torino, 6 luglio 2020

Il Responsabile del Procedimento

f.to Ing. Roberto Piazza